

انترناشيونال

International

مركز الأبحاث والبحوث
البحرية والبحرية
العالمية والبحرية

INTERNATIONAL

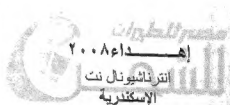
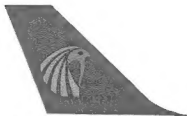
انترناشيونال نوفمبر 2008 / شوال 1429

- كلمة السيد الفريق معقاب معيش قائد القوات البحرية المصرية
- أثناء الإحتفال بعيد القوات البحرية
- يوم البحرية العالمي

- شخصية العام اللواء بحري / هشام السرساوي - رئيس قطاع النقل البحري المصري
- حوار مع الفقيه الدستوري دكتور / يحيى الجمل
- صناعة النقل البحري تواجه تحديات التدريب
- المنافسة والخصخصة في الموانئ

- إندباد نفوذ القراصنة البحرية في جنوب البحر الأحمر
- استرداد الضريبة الجمركية مع العجز اللاحق للبضائع المستلمة (نحت الشكلة)
- مركز الموانئ المصرية بين موانئ البحر المتوسط
- إكترام الرأس مالية .. سرعة دفننا
- سلطة الدولة في عصر المعلومات





**Your shipment will receive the best quality of service
for import and export on board our freighter to/from
Europe Middle East and Khartoum in addition to all
egyptair network for over than 60 destination worldwide**

CARGO TERMINALS

Alexandria Terminal

Tel: (203) 4294647

(203) 4294648

Cairo Terminal

Tel: (202) 6351767

(202) 6351358

Customer Services: (202) 2657578

Website: www.egyptair.com.eg

E-mail: cargomarket@egyptair.com.eg



تأثر العالم بالأزمة المالية الأمريكية

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
MAMEL PRESS AND PUBLISHING
COMPANY LIMITED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

نائب رئيس مجلس الإدارة

نشأت الديهي

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطي عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المراسلون والمحرون

جمهورية مصر العربية

*** السيد عبد الجيد السيد**

*** شربين جلال منير**

*** عبد الرحيم مصطفى**

*** محمد صابر**

*** ممي عطا الله**

*** ميادة محمود**

*** ياسمين عبد الجيد**

المكاتب

السعودية - جدة

*** مركز الريان محمد عبيد للإستشارات البحرية (مسكا)**

تليفون: (6533724) - (2) - (+966)

فاكس: (6533684) - (2) - (+966)

سوريا

*** ريان / رامي تحوف**

مجمول

فاكس

كندا

*** شريف صلاح مختار**

تليفون: 4167250912 - +1

عنوان المراسلات

القاهرة +2-0122586455 Tel.

إسكندرية +2-03-4275117 Telefax.

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أزمة مالية أمريكية كبرى كان لها أكبر الأثر على دول العالم غنيا وفقيرا .. إن من أهم أسباب حالة الإضطراب التي عانت منها أمريكا وتلازمت عانتها منها لمارسار الأمريكية الأزمات الضخمة التي تم ضخها في القطاع العقاري، وتقدم القروض الضخمة للقطاعات الواسعة من الأمريكيين دون عمل دراسات الجيدوى الدقيقة من قراتهم المالية على سداد هذه القروض، وساعد على ذلك قيام حوالي 50% ممن حصلوا على هذه القروض بعدم إستخدامها في الأغراض المخصصة لها بل على العكس قاموا ببيع المنازل التي حصلوا عليها بمجرد حصولهم على القروض من البنوك، هذا علاوة على أن البنوك أصدرت سنوات مقابل رهونها العقارية وقامت ببيعها إلى مستثمرين عالميين قاموا باتالي بيعها مرة أخرى أو رهنها لدى صناديق إستثمار، ونتيجة لذلك فقد تسببت هذه السندات في إنهيار المصارف المقترضة لمراجعتها إلى سيولة لقد وصف الآن جريسيان محافظ البنك المركزي الأسبق ما حدث بأنه أسوأ أزمة مالية تواجهها الولايات المتحدة منذ الحرب العالمية الثانية.

وفي محاولة لعلاج هذه الأزمة فقد حذر الرئيس الأمريكي جورج بوش دول العالم الكبرى من إتخاذ إجراءات أحادية لحماية نفسها من الأزمة المالية العاصفة، والاستفادة وحدها لتحقيق مكاسب على حساب الدول الأخرى، وعقد وزراء الدول الصناعية السبع إجتماعهم بواشنطن في محاولة لإيجاد مخرج لهذه الأزمة التي يتضرر منها الجميع وليس الولايات المتحدة وحدها، ويتم الاتفاق على خطة تشارك من الفصص نقاط الأزمة بهدف مواجهة الأزمة وإعادة الثقة في الأسواق.

* دعم المؤسسات المالية ذات الأمعية في النظام ومنع إفلاسها.
* التاكيد من وصول البنوك والمؤسسات المالية بشكل واسع إلى سيولة ويوليس أمال.
* تمكين البنوك والمؤسسات المالية في حال الضرورة من جمع رأس مال من المصادر العامة والفاسدة على حد سواء وبمبالغ كافية لإعادة الثقة.

* مناعة وتجناس البرامج البنوكية لضمان الوائض المصرفية بما يسمح للمودعين الصغار من مواصلة فتحهم في سلامة ودائعهم.

* إتخاذ القرارات لإتماش سوق الرهن العقاري وغيرها من الأصول ، وإجراء عمليات تقسيم دقيقة ونشر معلومات شاملة .

هذا وقد أصدر صندوق النقد الدولي تقريراً بعنوان "أفاق الاقتصاد العالمي" توقع فيه أن يشهد النمو العالمي تباطؤ كبير في لواخر العام الحالي قبل أن يبدأ في التمتعاش بصورة متواضعة خلال النصف الثاني من العام القادم ليعود إلى 3%، كما أن النمو في إقتصاديات الدول المتقدمة سيستجيب مستوى قريباً من الصفر حتى منتصف 2009 على أقل تقدير، وأعلن الصندوق مساندته ودعمه الكاملين لخطة العمل الضخامية التي رعتها مجموعة الدول السبع الصناعية، كما أصدرت اللجنة المالية التقنية الصندوق برتامة الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية ورئيس اللجنة الدولية للسياسات المالية والتقنية بصندوق النقد الدولي بياناً أكدت فيه دعمها الكامل للتعهدات الواردة في إعلان مجموعة السبع، وأعرب الصندوق عن إستعداده لمساعدة الدول المتضررة من الأزمة حيث سيكون قادراً على وضع موارد مالية كبيرة تمت تصرف هذه الدول، وفي النهاية فقد تمهد صندوق النقد والبنك الدوليان بإستخدام كل مواردهما لمساعدة الدول النامية على تقوية إقتصادياتها وتعزيز أنظمتها المالية وحماية المتضررين من تداعيات الأزمة المالية العالمية، كما تهدت مجموعة العشرين التي تقسم أبرز الدول الغنية والقائمة بإستخدام كافة الوسائل الإقتصادية والمالية لتأمين الاستقرار وحسن عمل الأسواق المالية.

ويعد قادة مجموعة الدول الأعضاء في العملة الأوروبية الموحدة "مجموعة اليورو الأوروبية" إجتماعهم الطارئ في باريس حيث دار النقاش حول إمكانية إعتماد ضمانات العمليات بين البنوك في كل منطقة اليورو ، كما تم استعراض مجموعة اقتراحات لكسر جمود الأزمة الإقتصادية.
إن العالم لنزال يبحث من النقط الأوجح إتخاذها فيما يخص آثار الأزمة المالية الأمريكية التي ستعود بالضرر على كافة الدول دون إستثناء ، ولابد من الاعتراف بتزايد التأثيرات السلبية لهذه الأزمة على جوانب الإقتصاد العالمي، وتآكل معدلات النمو في الدول النامية والنقطة نتيجة التباطؤ الإقتصادي بالبنوك الكبرى، وارتفاع معدلات التضخم ، لذا لابد من تضام في وتوافق السياسات الإقتصادية بمختلف دول العالم لإمكان تجاوز تلك الأزمة.

عاصم السيد أحمد





كلمة الضريق مهاب ممشي قائد القوات البحرية

أثناء الاحتفال بعيد القوات البحرية بتشريف السيد رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة في الاحتفال بعيد القوات البحرية يوم السبت الموافق 2008/10/18

عن ميائها الطاهرة وسواحلنا الغالية بكل الشجاعة والإقدام.
سيادة الرئيس
إن ما يحدث في عالمنا المعاصر من متغيرات سياسية واقتصادية وإقليمية خاصة في منطقة الشرق الأوسط ليحث علينا أن نكون دائماً على أهبة الاستعداد نحن رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية للدفاع عن سواحلنا وميائنا الإقليمية والاقتصادية وخطوط مواصلاتنا البحرية وأهدافنا الحيوية بالبحر وعلى الساحل وحماية وتحقيق أمن مصر القومي في جميع الاتجاهات الاستراتيجية المختلفة خاصة مع ظهور مستجدات في المسرح البحري من أعمال إرهاب بحري وأعمال قرصنة بحرية وهجرة غير شرعية تحاول أن تؤثر في أعمال النقل البحري والذي يعتبر الشريان الرئيسي للتجارة العالمية والحلية وعصب الاقتصاد القومي المصري حيث أن (95%) من صادرات وواردات مصر تتم عن طريق البحر.
وبطاقة لتوجيهات القيادة العامة للقوات المسلحة تقوم القوات البحرية وبكل كفاءة وإقتدار بتأمين المسرح

وكان الإنتصار الحاسم في هذه المعركة هو بداية الأمل في تحقيق النعم واستعادة الثقة للقوات المسلحة المصرية النابسة والمقاتل المصري الشجاع ويكون هذا الإنتصار في هذه المعركة هو البداية الفعلية لحرب الاستنزاف سنوالتها الست والتي كان أداء القوات المسلحة المصرية خلالها أماداً رائعاً ومشرفاً شهد به العدو قبل الصديق.
وبعد هذه الحرب بأعمالها البطولية المخارقة في البر والبحر والجو الطريق لنصر السادس من أكتوبر العظيم الذي أعاد لمصر عزتها وكرامتها .
فتحية لشهادتنا الأبرار الذين سالت دماهم على صفحات ميائنا الطاهرة فزادتها طهارة وصعدت أرواحهم للسماء ليكونوا أحياء عند ربهم يرزقون.
وتحية لقادة القوات البحرية السابقين الذين أدوا الأمانة وساهموا بجهدهم وعرقهم في بناء وتطوير هذه المرح الشامخ.
وتحية للأجيال السابقة من أبناء القوات البحرية الذين أدوا واجبه وأدوا دورهم بكل الإخلاص والتفاني.
وتحية للجيل الحالي من أبناء القوات البحرية في يوم عيدهم والذي يحملون الراية عالية خفاقة وينافعون



بسم الله الرحمن الرحيم
السيد الرئيس / محمد حسني مبارك
رئيس الجمهورية .. القائد الأعلى للقوات
المسلحة

السادة الحضور الكرام

بالإصالة عن نفسي وبإنيابة عن قادة وضباط وشباط صف وجند القوات البحرية تتوجه بجزيل الشكر والحرمان للسيد رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة على تشريف سيادته لنا اليوم بالضور لمشاركتنا نحن رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية عيدنا الذي نفتخر فيه بتكري غاية على قلوبنا جميعاً .

ذكرى انتصار الحق على الباطل في أول مواجهة فعلية في مسرح العمليات البحري لجمهورية مصر العربية بين أبطال القوات البحرية المصرية وبحرية العدو بعد حرب 1967 مباشرة.

وهي أول معركة بحرية يتم فيها استخدام الصواريخ البحرية (سطح/سطح) في تاريخ الحرب البحرية الحديثة وهو ما يعد بداية لتغيير العديد من نظريات الحرب في العالم وأصبحت هذه المعركة درساً تكتيكياً تناولته جميع المعالف بالبحر والدراسة والتحليل.



القوات البحرية (فرع الصواريخ)

إعتزازي بالقوات المسلحة لا حدود له فقد خضت معاركها وحروبها وكنت شامداً على بسالة وتضحيات أبطالها وعشت أيام الهزيمة والإنكسار وفرحة العيود والإنصار وتلازمني يوماً مشاعر الفخر والإعتزاز بالإنتماء للمصرية المصرية العريقة وليس هناك من شرف يعلو على شرف الدفاع عن مصر وأرضها وسيادتها وكرامتها وكبريائها وليس هناك أسمى من شرف الانتماء والولاء للوطن وسوف تظل قواتنا المسلحة هي مؤسستنا الوطنية التي تعلم الأجيال معاني البطولة وترسخ فيهم قيم الولاء للوطن والتجرد في أداء الواجب.

هذه الكلمات صادرة من قلب صادق وقائد حكيم وبطل جسور من أبطال القوات المسلحة وأبناء مصر الأوفياء المخلصين الذين تلقوا ويتلقون في البذل والعطاء وبكل الحب والإخلاص من أجل رفعة وطننا الحبيب مصر وتحقيق أحلام وطموحات شعبه الأبي الكريم.

سيادة الرئيس

نعاهد الله والوطن ونعاهد سيادتكم أن نكون الجنود المخلصين الأوفياء الذين يبذلون الروح والدم للدفاع عن مياحنا وسواحلنا الغالية الطاهرة وتأمينها بحمايتها.

وأن نعمل بكل الجهد والإجتهد للحفاظ على أعلى درجات الكفاءة القتالية والإستعداد القتالي لقواتنا البحرية شعارنا النصر أو الشهادة ولتبقى مصر بلد الأمن والأمان واحة

السلام والحق والعدل منبع الحضارة مصر الرخاء والتنمية.

بإعانة أبنائها البار السيد الرئيس / محمد حسني مبارك رئيس الجمهورية القائد الأعلى للقوات المسلحة.

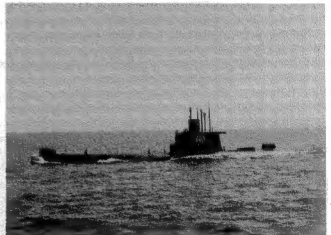
والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته



سيادة الرئيس

إننا رجال القوات المسلحة رجال القوات البحرية نشكر سيادتكم عظيم الشكر والإمتنان على كلماتكم الماثورة والمشهودة والتي نعتبرها وساماً على صدرنا جميعاً والتي صرحت بها في العدد الأخير الصادر بجريدة القوات المسلحة بمناسبة الذكرى الخامسة والثلاثين (35) لنصر أكتوبر العظيم حيث قلتم سيادتكم إن

البحري بجمهورية مصر العربية بالبحر الأحمر والبحر المتوسط ليلاً ونهاراً وبطول مدة الـ 24 ساعة ضد أي عدائيات من الممكن أن تتعرض لها خطوط مواصلاتنا البحرية والممرات الملاحية الإستراتيجية وأهدافنا الحيوية والإقتصادية وبدعم كامل من القيادة العامة للقوات المسلحة يجري تطوير وتحديث قواتنا البحرية حالياً ببناء وحدات بحرية حديثة ومتطورة من لنشات الصواريخ ولنشات القطر والإنقاذ والكراسكات وتطوير ورفع الكفاءة الفنية والقتالية للوحدات البحرية المجهزة بالخدمة وذلك لنعم قدرة قواتنا البحرية في تنفيذ المهام المكلفة بها وقت السلم ووقت الحرب. وبهذا تقديم الدعم الكامل للمجال الأمني عند الطلب في أي وقت من الأوقات خاصة أوقات الأزمات والكوارث وفي هذه الصدد وعلى سبيل المثال وليس الحصر أصدرت القيادة العامة للقوات المسلحة أوامرها بتقديم الخدمة بالإنقاذ لسفن هجرة غير شرعية كانت تواجه الفرق وعلى مسافات بعيدة من الساحل وبها شباب من أبناء مصر الذين تم خدامهم وفي خلال العام الماضي والى العالي وفي تعاون كامل مع مركز البحث والإنقاذ للقوات المسلحة تم إنتشال وإنقاذ إجمالي (695) فرداً كانوا يواجهون الموت المحقق وفي أصعب الظروف الجيوماتية والأمواج العاتية ولكن تبقى القوات المسلحة والقوات البحرية هي الحارس الأمين على حدود مصر البرية والبحرية على مياه مصر وتأمينها من جميع المخاطر وفي هذا الصدد قامت القوات البحرية اليوم بتنفيذ المناورة التيبوية للقوات البحرية (انتصار 41) التي أظهرت قدرة وكفاءة الوحدات البحرية على تنفيذ جميع المهام المكلفة بها وقدرة وكفاءة المقاتل البحري الشجاع.





Royal Logistics

رويال للخدمات اللوجستية



رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزيزي المستورع ... عزيزي المصدر
إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
... فخير الشح الدولي يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية
ولدت عملاقة وبدأت من حيث انتهى الآخرون
(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تقطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمثلة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تقطيع الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الضص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ... وناعا التأخير ... وداعا للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٢٤١٩٩٤٤ - ٢٤١٩٤٤٣٣ - ٢٤١٨٤٢٨٢ - ٢٤١٨٤٢٨٢ فاكس: ٢٠٢ - ٢٤١٨٨٧٧ - ٢٤١٨٤٢٨٢
مكتب الاسكندرية : ١٠ ش المتحف الروماني - السلة - الدور الثاني
ت: ٤٨٣٨٩٥٠ - ٤٨٣٨٩٥٠ فاكس: ٢٠٣ - ٤٨٧٧٧٢ - ٤٨٧٧٧٢
مكتب ميناء السخنة: العين السخنة - السويس
ت: ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩ فاكس: ٢٧١٠٢١٩ - ٢٧١٠٢١٩
مكتب بورسعيد : ٢١ ش الجبرفي - بورسعيد - مصر
ت: ٢٢٠٢٩٤٠ - ٢٢٠٢٩٤١ - ٢٢٠٢٩٤٢ فاكس: ٢٠٦ - ٢٢٠٢٩٤٢
مكتب مطار القاهرة : مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٢٣١٧١٤٦ - ٢٣١٧١٤٦ فاكس: ٢٠٦ - ٢٣١٧١٤٦ - ٢٣١٧١٤٦ فاكس: ٢٠٤



Port Efficiency and Competitiveness

adopt in accordance with their strengths and weaknesses.

24. It is clear from the above discussions that governments in developing countries have no alternative but to initiate, as quickly as possible, the required reforms in the port sector. Issues that need to be addressed are: inefficiency, delays, unreliability of service, high cost. Some of these factors are due to the port organization inefficiency, but other factors are beyond the jurisdiction of the ports such as the customs, quarantines, and security. Also some factors are attributed to the inefficiency of the private sector themselves, such as incomplete paper work, faulty bill of lading (manifests), even in some instances, ships arrive and the required papers from the agencies have not been submitted at all.

25. Obviously, the strategy that is recommended is multifaceted. Port Authorities all over the world are shifting to the "Land Lord" strategy. In such a strategy, inefficiency and low productivity and cost reduction can best be tackled through privatization of operations. This step has to be thoroughly designed to guarantee the high performance of the private operators and to establish competition in the market, which can be the best guarantee required. All the operations can be carried out by the private sector on Build-Operate-Transfer (BOT), Build-Operate-Own (BOO), Leasing or concession. At the same time the port authority, as the land lord, should guarantee the adequacy and availability of the common access facilities, such as: breakwaters, navigation channels, bridges, roads, rail-lines, power supply, water and sewerage. The land lord should also monitor the environment and make sure that the private operators are abiding by the environmental laws of the country.

26. Customs clearances has to be streamlined. Adequate EDI system should be introduced, most advantageously by private sector, to guarantee the exchange of information and documents via the electronic media.

27. For new terminals and new investments it would be easier to invite private sector to develop the new terminal(s) with no major constraints. However, in many countries the constraints are too strong to allow privatizing existing terminal and assets immediately. A stepwise approach was thought to be more practically feasible. This approach is to corporatize the operating companies with majority shareholding by the government (in some instances this ownership reaches 100 %). After establishing the new corporation, it divests its shares over a certain period of time stated in its charter of corporatization. While this approach can provide the time necessary to deal with difficult issues such as: labor rationalization, creating the necessary legal framework for privatization; and changing the culture of the organizations from a public sector mentality and behavior into a joint partnership with the private sector with a commercially oriented mentality.

28. A word of caution is due here since the experience so far with corporatization is not very encouraging. When a new corporation is established, it needs a completely new set of rules under which it operates and these rules cannot be controlled by the government. In the actual cases that it has been controlled, the results of the experience were disastrous. Examples of this are: Shipping Corporation of India, Karachi Shipbuilding and Engineering Works; Bangladesh shipbuilding and Steelworks Corporation....etc. All these corporations were operated under the existing government laws and regulations resulting in even worse operations that it started. Therefore, it should be understood from the beginning that any corporatization effort should be controlled by new rules and regulations that suite the particular industry and which is designed to enhance accountability, competition and profitability.

Privatization Methodology

29. A two stage privatization process for terminals is recommended. Namely: Stage I: soliciting expression of interest from major developers and investors, from which a short list would be prepared for Stage II

Stage II: sending the Letter of Invitation (LOI) to a short list of successful developers, selected on the basis of their superior ability to meet the selection criteria. It is very important to create the enabling environment for private sector participation and competition, with built in safeguards to prevent private monopolies to replace public ones.

30. The advantage of the two stage process is that it provides sufficient time to reduce the investment risks thereby providing for a more economical development. It allows: (i) government to implement any needed institutional changes for a privatized port development; (ii) Project Finance Facility (PFF) to be put in place which may provide some of the funding or may provide underwriting of the funding by others; (iii) potential developers to have the opportunity to identify other areas of concern that should be addressed in the Letter of Invitation (LOI); and (iv) government or developers complete the necessary planning for the common access facilities, such as rail, road, power supply, water and sanitation. Annex I presents an outline of Stage I request for expression of interest. The content of the document for Stage I would include the following:

- Introduction*
- Project Definition*
- Description of the Port
- Scope of the project
- Parameters for Terminal Development
- Site Description
- Tasks to be undertaken by Port Authority
- Program for calling of Development Proposals (Stage II)
- Instructions*
- Pre-qualification Forms
- Closure Date
- Eligibility of Contractors
- Consortia and Joint Ventures
- Major Sub-contracts
- Subsequent Change of Partner Companies or Sub-contractors
- Basis of Evaluation of responses to this
- Prequalification of Prospective Developers
- Information to be provided in response to this
- Prequalification of Prospective Developers
- Appendix A: Drawings*
- Appendix B: Pre-qualification Forms*

Commercialization and Competition

31. In order for the corporatization process to succeed, competition should be guaranteed as well as issuing a charter for the new corporation that defines its obligations and rights. The charter would also outline the penalties for non-performing; such as the resignation of the board of directors and appointment of a fresh one. The charter, which is the cornerstone of the corporatization process, should have the purpose of creating the desirable commercial, financial and regulatory environment to enable the new company to operate in a market driven environment. The following points should be considered inter-alia in the market oriented charter:

- * The company's administrative procedures should be flexible for effective and timely action in a market environment and accordingly exempted from mandatory government procedural requirements (even if it is wholly owned by government);
- * The procurement of goods and services by the company should be on terms decided by the management (Board of Directors) of the company under established procedures emulating international experience;
- * The strategic decisions of the company should be market driven and that effective planning and analysis should precede any vital decision affecting the company;
- * Ability to recruit most desired skills on prevailing market rates and to provide incentives for development of skills by the employees;
- * Undertaking timely replacement of equipment and the introduction of modern technologies to maintain competitiveness in the core business of the company;
- * Flexibility to enter into contracts with the private sector and to negotiate the fees and tariffs with the companies customers.
- * Disassociation of the company from the National Budget.

Port Efficiency and Competitiveness



DR. ISMAIL MOBAREK

Part 2

Summary of Part I:

Part I indicated the role of sea ports in the socio economic development in any nation stressing the fact the sea ports are the main gateway of any country to international trade. Such vital role of ports originates from the fact that approximately 70% of the world trade is moved via water transport, out of which 70% is moved in containers.

Governments in mostly all countries have realized through numerous experiences that releasing ports from the sovereign control of the state into the hands of the private sector to operate, manage and develop under the supervision of the government will transfer the ports' sector in those countries to a desired level of efficiency that contributes much

to the economic development and social stability of those countries. The involvement of the private sector in ports' development can be achieved via various successful techniques for example: leasing and concession agreements.

The private sector on the other hand side, striving for growth in profits and market expansion is much interested in this cooperation driven by cost reduction motive. An objective that can only be attained through cutting the logistics cost, meanwhile assuring an adequate level of quality service.

The global shipping market, a main stakeholder of the ports' activities, has seen several changes as well. Rising trend towards feeder container ships driven by the increasing growth of hub & spoke ports. A rigorous competitive market where synergy prevails leads shipping lines to be allied in consortia and to contribute to ports' ownership and management.

The above trends are normal reflections to a world economic system that heads towards globalization and businesses alliance.

Status of Regional Ports

19. The regional ports in South Asia, the Middle East, Africa and parts of South America and Eastern Europe, all belong to developing countries and are majority run as public sector ports. The introduction of the private sector in ports development & management can still be noticed in some of these countries

In Pakistan, Karachi port has granted concession to one container terminal to APL, and another terminal in Port Qasim to P&O. In Colombo port South (Asia Gateway Terminal (SAGT) formerly Queen Elizabeth Quay (QE) The QE has been leased for a period of 30 years by the Sri Lanka Ports Authority (SLPA) to the terminal operator South Asia Gateway Terminals (SAGT) to develop and operate on a BOT basis.

India is encouraging the involvement of the private sector in port management & development, on of the successful examples is Port of Chennai (Madras) where the development of the second container terminal on BOT basis was awarded to PSA - SICAL Consortium in December 2006 for 30 years.

In 2007, NOL group APL carrier as a member of The New World Alliance and as a part of a consortium including Dubai Ports. The map is now redrawn for hub, sub-hub, and dedicated feeder ports, and common feeder ports. The emerging map would define ports operated by consortia ships; to these ports freight would be cheaper. All other ports that would be left out would suffer from higher freight rates which would cost their economy dearly.

20. In general, developing countries ports which are still operated by public sector suffer from inefficiency, low productivity, unreliability, and high waiting and turnaround times for ships as well as cargo. Moreover, the cost of the service through those ports is quite high due to the above mentioned inefficiencies as well as corruption and the unofficial costs incurred by cargo owners.

Costs to the Economy

21. This inefficiency is costing the economy dearly. The first clear effect is the higher freight cost to the inefficient ports. Freight rates are some \$200 to \$300 per ton higher to inefficient ports as compared to efficient ones. In addition, Handling Charges, as announced by certain ports, are as follows: Chittagong \$43/D20, Karachi \$20/D20. Moreover the cost of passing one ton of break bulk cargo through ports is \$10 to \$15 higher in developing countries' ports compared to efficiently run ports like Singapore and Hong Kong. These are economic costs that include the cost of ship waiting time, delays in cargo clearance in the ports, unofficial charges and gratuities. As a result of the unreliability of the service,

manufacturing industries in the respective countries have to increase their inventories to cover the delay in logistics. According to the experts this cost the countries economies an additional \$200 million, which clearly is penalizing their exports competitiveness.

22. If one adds the various economic costs to any of the developing countries whose ports are run by public sector, it would be as follows (depends on the size of the trade, assuming a typical 20 million tons of annual cargo throughput and 0.5 million TEUs containers handled):

Increase in freight rates	\$ 500 million
Increase in costs of container handling	\$ 200 million
Increase in costs of other cargo	\$ 300 million
Increase in manufacturing inventory cost	\$ 200 million

Total \$1200 million

Which gives an estimate of the economic costs of inefficiencies in the port sector of more than one billion dollars. For the developing countries this cost is very high and can be definitely saved without capital investment. It only need the political will, commitment to solve the problem, and to accept giving up the public sector monopoly of the port activities and increase the share of the private sector who can address these issues more efficiently and aggressively.

Recommended Strategy

23. It is therefore clear that factors affecting the success or failure of a port development strategy can be divided into two major categories:

i) Institutional factors and issues; including the type of port organization) and its degree of autonomy, commercial behavior, efficiency and freedom to take decisions to respond to customer requirements and the market forces

ii) Factors which cover the financial services and its availability;) informatics which would include Electronic Data Interchange (EDI), and hinterland infrastructure and its adequacy for provision of the required port services.

The key message resulting from such analyses became quite clear: all ports must be more responsive to user needs for quality service, including door to door shipment (multimodal transport) and lower costs of total transportation services. Ports that fail to respond suffers relative loss of business, and the economic perspectives of their hinterlands would be worsened. Another message is that there is a need to provide ports with the institutional capability to respond effectively to the dynamics of shipping pattern changes, take strategic decisions and associated business risks to establish the most appropriate position to

الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME, INSURANCE & INTERNATIONAL TRADING



الحلقة الثانية

الباب الأول

المصطلحات التجارية والفنية المستخدمة في عقود التجارة الدولية (الإنكوترمز وترجمتها باللغة العربية)

31- ASTROLABE

An Instrument used for Taking altitudes, and finding the heights of stars.

32- ATTORNEY

One appointed to act for another in business or legal matters

33- ATTORNMENT

A charter makes a legal acknowledgement of the new owner of the chartered vessel

34- AUSTRAL C/P

A special charter party for carrying grain according to Australian wheat board regulations

35-AVERAGE ADJUSTER

Expert on maritime insurance, fixing losses and contributions of parties involved in a general average

36-AVERAGE ADJUSTMENT

Expert adjuster's plan for distributing costs arising from general average (see there) to the parties concerned, i.e. ship-owner and proprietor (s) of cargo.

37- AVERAGE BOND

By signing an average bond the receiver of a cargo involved in a general average guarantees that he will bear or pay his contribution

38-AVERAGE DISBURSEMENTS

Expenditure incurred by the Ship-owner in connection with a general average act or an act of salvage. Such expenditure, when properly incurred, is recoverable from the GA or salvage fund created by the adjuster. Hull underwriters are not liable directly for GA expenditure. The assured must recover his expenditure from the GA fund. Underwriters' liability for GA contribution, if any, will incorporate their proportion of the GA expenditure that is included in the contribution paid by the Insured.

31- الأسطرلاب

ألة تستخدم لقياس ارتفاعات الأجرام السماوية فوق مستوى سطح البحر وتستخدم لتحديد موقع السفينة في أعالي البحار باستخدام معادلات رياضية خاصة.

32- المثلث أو الوكيل القانوني

شخص له صفة قانونية بين تمثيل شخص آخر والوكالة عنه في بعض إجراءات العمل أو تمثيله أمام المحاكم التجارية.

33- اعتراف مستأجر السفينة

بماكلها الجديد، إقرار مستأجر السفينة بحق مالكا الجديد بعد إيلائها إليه.

34- مشاركة التأخر (استرال)

نموذج لمشاركة تأخير السفن لنقل الحبوب طبقا للقواعد التي أقرها مجلس الفصح الأسترالي والبلدان المتابعة له.

35- خبير تسوية العوارية العامة

خبير في أعمال التأمين البحري يقوم بتقدير الأضرار والخسائر وتحديد الأنصبة والخسائر وتحديد الأنصبة الواجب سدائها بمعرفة الأطراف المعنية في حالة العوارية العامة.

36- تسوية العوارية العامة

يشتمل تقرير خبراء تسوية العوارية العامة قواعد توزيع جميع المصاريف الناتجة عن حالة العوارية العامة على كل من ملاك السفينة وأصحاب البضائع.

37- سند العوارية العامة

تعهد يوقع عليه مسلم البضاعة (في حالة إعلان العوارية العامة) بتسديد أو تحمل نصيبه في الأضرار (أو في الخسائر العمومية المشتركة).

38- مصاريف العوارية

النفقات أو التكاليف التي يدفعها مالك السفينة في حالة إعلان العوارية العامة أو في حالة الإنقاذ البحري. وإذا كانت هذه النفقات قد دفعت على وجه صحيح ورسم صحيح يقدره خبير التسوية العوارية العامة، فإن التأمين يبرجها ضمن قيمة العوارية.

20- AMICABLE SETTLEMENT

To find a settlement of a dispute in a friendly way.

21- ANEMOMETER

An instrument to measure the strength of wind

22-ANNUAL ANNULMENT

The cancellation of a contract or charter party.

23- ANTE MERIDIEM (A.M)

Before midday

24- APPARENT DEFECT

25- ARBITRATION

Settlement of a dispute by private judges (arbitrators) appointed by the parties disputing. Thus the state's jurisdiction will be largely excluded

26-ARBITRATION AWARD

27- ARREST

The seizing of a vessel by legal measures taken by court, thus stopping such vessel, for a certain period from trading in order to satisfy a creditor

28- AS FAST AS CAN

Charterers to supply cargo to a vessel when loading, or to take cargo from a vessel when discharging, as fast as the vessel can take or deliver its cargo, in accordance with customs of the port

29- ASSIGNEE

One who receives rights from an assignor

30- ASSIGNOR

On who assigns his rights to another.

20- التسوية الودية، الإنفاق على حل الخلاف أو النزاع بطريقة ودية بين الأطراف بدون اللجوء إلى القضاء أو التحكيم

21- الأنيمومتر، آلة تستخدم لقياس قوة الريح وإرتاجها

22- يُلغى - يُسقط، الإلغاء أو الفسخ، إلغاء أو فسخ العقد أو مشاركة التأمين

23- قبل الظهر (المتوسط الصباحية)، فترة النهار التي تمثل نصف يوم، تبدأ من بعد منتصف الليل وحتى الظهر

24- العيب الظاهري، العيب الواضح في البضاعة بمجرد الرؤية وهو عكس العيب الخفي أو العيب المستتر

25- التحكيم، طريقة لحل النزاع ودياً بواسطة فضلاء خاضعين (محكمين) يتم إختيارهم بمعرفة الأطراف المتنازعة دون اللجوء إلى القضاء المعادي (يدون عرض للفضيلة أمام المحاكم)

26- قرار التحكيم

وهو القرار الذي يصدره المحكمون بعد إنشاء فصح الموضوع المعروض عليهم

27- الحجز على السفينة

حجز قانوني يوقع تنفيذاً لحكم أو لأمر قضائي يمنع السفينة من الإبحار (أو مغادرة الميناء) لمدة معينة وذلك ضماناً لحق الدائن

28- في أسرع وقت ممكن، مصطلح

معناه (في عمليات التاجر) أن يتعهد المستأجرون بعد السفينة بالبضائع عند الشحن أو بصبغ البضائع من السفينة عند التفريغ في أسرع وقت ممكن وبما يتلائم مع إكباتات السفينة وعرف الميناء

29- الوكيل أو الممهد إليه يعمل

ما، أو الممثل له عن حق ما، الوكيل أو الشخص الممهد إليه يعمل ما، أو الشخص الممثل له عن حق ما.

30- المنيب، الممثل

الشخص الذي يعين شخص ما، أو يعهد إليه بعمل ما، أو الممثل له عن حق لشخص آخر.

وزارة الاستثمار

WORLDWIDE
MART SPS
RVA C/18

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات
التجارة الخارجية المصرية

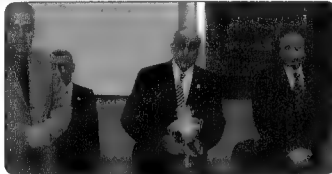
- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم الخدمة
تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية
خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية)
لتخزين الحاويات والبضائع

SS: QUAY 45, ALEXANDRIA, EGYPT
TEL: 4800833-4800835
FAX: 4862124 TELEX: 345684 H UN
WWW.alexcon.com
E-mail: alexcont@alexcon.com



شخصية العام والسيد اللواء بحري / هشام السرساوي - رئيس قطاع النقل البحري



احتفلت جمهورية مصر العربية الشهر الماضي بيوم البحرية العالمي وذلك بقاعة المؤتمرات مالمية العامة بلقاء الإسكندرية وذلك بحضور لفيق من كبار الشخصيات وخبراء النقل البحري، كما شرف الحفل بحضور السيد الدكتور / محمد فرقي - مدير الأكاديمية العلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. وقد تميز الاحتفال هذا العام بمرور سنين عاماً على إنشاء المنظمة البحرية الدولية IMO . ولا شك أن الاحتفال بيوم البحرية العالمي سنوياً يهدف في الأمان للتطورات المتلاحقة في صناعة النقل البحري والتي تعمل وزارة بقيادة معالي الوزير المهندس/ محمد لطفي منصور على إتخاذ القرارات ونتيج السياسات التي من شأنها مواكبة مصر للتطورات العالمية والسير نهجاً تحقيق المعايير القياسية الفعالة بالسلامة البحرية والأمن البحري وكذا الإهتمام بالبيئة البحرية ورفع مهارات القصور البحري.

وقد بدأت مراسم الحفل الصناعة المعاصرة صباحاً بإلقاء السيد اللواء بحري/ هشام السرساوي رئيس قطاع النقل البحري كلمة معالي المهندس/ محمد منصور - وزير النقل والتي تؤكد على الجهود المبذولة من أجل وفاة مصر وإثباتها الدولية في مجال النقل البحري، كما قام السيد اللواء/ مصطفى رفعت - مدير عام العلاقات العامة بتهنئة ميناء الإسكندرية بإلقاء كلمة شكرتبرام المنظمة البحرية الدولية في هذه المناسبة.



ثم أطلعت السفن الصغائر إحتفالاً بهذا اليوم. ونشيطاً مع سياسة التشغيل وتأكيد جودة الأداء فإنه يتم كل عام بهذه المناسبة توزيع الجوائز وقد تم بناء على الإستفتاءات التي تمت توزيع الجوائز التالية:

شخصية العام : السيد اللواء بحري/ هشام السرساوي - رئيس قطاع النقل البحري
ميناء العام : ميناء الإسكندرية وانفسيه وتسلم الجائزة السيد اللواء بحري / توفيق أوجنية
سفينة العام السفينة المصرية فاست شالانجر
الميناء التخصصي للعام : ميناء بترول؛ رأس هارب، ميناء تعدين؛ رأس حورية، ميناء سيحاي

بورق غالب
والتهنئة مراسم الاحتفال بتهنئة كلمات التهنئة والشكر لقيادة المصير

شكراً لهذا الرجل
تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
بجزيل الشكر والعرفان والتقدير

السيد اللواء بحري
مصطفى رفعت هلال

على ما قدمه من أعمال وإنجازات
أثناء فترة توليه منصب
مدير عام التنظيم والإدارة والعلاقات
العامة والإشراف على الشؤون الإدارية
بهيئة ميناء الإسكندرية
صلاً بأن سيادته حاصل على وسام
الجمهورية والقذوة والحسنه والخدمة الطويلة من
رئيس الجمهورية
راجين الله عز وجل أن يوفقه في حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية



شكراً لهذا الرجل

تتهنئ أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
هذه الفرصة لتتقدم بجزيل الشكر والعرفان والتقدير

السيد اللواء بحري
محمد عبد العظيم
صفاوش

على ما قدمه من أعمال
وإنجازات وتطوير على
المستوى الدولي والمحلي أثناء
فترة توليه منصب
مدير ميناء الدخيلة

راجين الله عز وجل أن يوفقه في حياته القادمة
وأن يمنحه الصحة والعافية





Holding Co. For Maritime & Land Transport **Port Said Container & Cargo Handling Co.**



The unique location of Port Said at the northern entrance of Suez Canal is an attractive factor to world shipping lines as its deviation angle Zero which according to world studies reduces handling cost by \$2.5 per container .

PSCT achieved handling volume 1041388 TEU in 2007 against 1011166 TEU in 2006 with average growth about 3%.

Port Said Port leap from 60 to 35 in world ranking issue 2006 .

CONTAINER HANDLING ACTIVITY .

- * Container yard area 467130 m2.
- * Planned annual capacity 800.000 TEU .
- * LCL store 6000 m2
- * Quay productivity 1158 Box / meter / quay .
- * Handling rate 25 Box/hour/crane.

EQUIPMENT

- 9 Ship to shore Gantry Cranes ,
- 2 (80 -100 tons) Mobile Harbor Cranes.
- 9 Rubber-Tyred Yard Cranes (RTG)
- 34 Reach Stackers.
- 47 Tractors & Semi-Trailers

MAINTENANCE & REPAIR OF CONTAINERS

A specialized workshop responsible for maintenance & repair of containers in accordance with (IICL) standard .

Also it's responsible for washing/cleaning containers.

Its capacity is 600 TEU/month.

WEB: www.psccho.co

E-MAIL: info@psccho

INLAND PORT

- * Located on an area of 50000 m2 at 10th of Ramadan city .
- * Terminal capacity 6000 TEU general cargo/car
- * One LCL store 2000m2.



يحيى الجمل: مصر تعيش أزمة متعددة الوجوه



- أقول للرئيس مبارك: بيدك منع الانفجار. بالديمقراطية وحقوق الإنسان والبحث العلمي
- من المهم أن ينص الدستور الجديد على حرية تكوين الأحزاب دون قيود.. وتولى منصب الرئاسة لمرتين فقط
- أدعو إلى جمعية تأسيسية منتخبة تحت إشراف قضائي تنضع دستورا جديدا لمصر
- صيد التاصر غير وجه المجتمع المصري. لكن غابت الديمقراطية وكان الانفراد بالسلطة
- ميزانية جامعة القاهرة تقطى رواتب الأساتذة.. ولا يبقى شيء للبحث العلمي

الرئيس حسني مبارك وأقول له ببساطة أن تحول دون حدوث الانفجار، لا يمكن أن تحول دون حدوثه بالملوثات ومناشيتات الجرائد، كذلك لا يمكن أن تحول دون حدوث هذا الانفجار عن طريق الأمن، وكل هذه الأمور مجتمعة لا يمكن لكل هذه العوامل مجتمعة أن تحول دون حدوث هذا الانفجار، ولأن قلت الأمور على ما هي عليه فالانفجار قائم لا ريب فيه، أنا كيف نتقاضي الانفجار؟ كيف نتقاضي الدمار والمآزق باله؟ كيف نتقاضي مزيدا من التخلُّف؟ أنا أقول إن تجارب العالم واضحة أمامنا.. فالعالم نهض على قدمين، الأولى هي الديمقراطية وعقل الإنسان والقيم الثانية هي البحث العلمي، والأسلوك الذي يطرح نفسه الآن، ماذا لدينا من هاتين القدمين؟ الإجابة: ليس لدينا منهما شيء على الإطلاق، ليس لدينا ديمقراطية ولا حقوق إنسان ولا بحث علمي، لذلك أدعو الرئيس أن يعلن غدًا - وليس بعد غد - الدعوة إلى جمعية تأسيسية منتخبة تحت إشراف قضائي لكي تضع دستوراً جديداً، مصر، وفي الإعلان نفسه يعلن الرئيس أن باق في السلطة لمدة سنة واحدة إلى أن يوضع هذا الدستور، فالجمعية التأسيسية تنتخب تحت إشراف قضائي ثم تضع الدستور الجديد ومن الممكن أن تستفيد من دستور 1971 قبل التغيرات التي حدثت به في الفترة الأخيرة، فهذه ليست تعديلات دستورية لكنها تشوهات دستورية، لقد أسستنا حقيقةً لدستورية خلص من ذلك أنه يمكن الاستفادة من دستور 1971 ويستور 1954 وكذلك يمكن الاستفادة من تجارب دول أوروبا الشرقية، فكثير من دول أوروبا

والثالث للتحريك يحيى الجمل إنني أجريت سلسلة من العبارات مع عدد كبير من الشخصيات وقد اتفق الجميع على خطورة الوضع الراهن وعلى خطية اتخاذ خطوات جادة نحو الإصلاح، لكن أرويات الإصلاح تباينت حسب الرؤية الخاصة لكل شخصية، فما هي ملامح خريطة المستقبل في ضوء الرؤية المستقبلية للفقيه الدستوري الجمل؟

يقول الدكتور يحيى الجمل: في البداية أنا أقول مع كل من قال إن الريح في مصر خطيرة وإن مصر تعيش أزمة حقيقية على جميع المستويات سياسياً واقتصادياً وثقافياً، أزمة متعددة الوجوه وفي تقديري لابد أن تتسارع مصر بالخروج من هذه الأزمة، والخروج من هذه الأزمة له أحد طريقتين، طريق أنا أرفقه بداية وأرجو أن يجهتوا إليه، ويشغل هذا الطريق في تراكم الاحتقان وتراكم الإضرابات وتراكم الغضب لكي يرضي في النهاية إلى انفجار مدبر لكل شيء، وهذا ليس في مصلحة أحد على الإطلاق، لا في مصلحة النظام الحاكم ولا في مصلحة الشعب المصري، إن لابد من محاولة جادة وحقيقية لتفادي الانفجار، فكيف نتقاضي الانفجار الذي يبدو أنه قائم حتماً ما لم تكن هناك وقفة جادة لإصلاح حقيقي رجاءه، وأنت تقدم الموضوع ذكرت ميارة أنا كتبها على رأس مقال بعنوان (تجسيرون أنهم يحصلون صناداً) أيضاً عندما تكلمت عن الأزمة أنا دائماً أقول لابد من (تجسيرون) نهدي بها وكنت مقالاً في الأهرام منذ فترة

بعنوان (غياب اليقظة) وأي نظام لابد وأن يكون له يوصلة، وسأقدم الحديث منك بفضيلة بسيطة جداً، ففي الفترة الأخيرة جرت الانتخابات في زيمبابوي وهي من أكثر بلاد العالم تخلفاً وفي رأسها حاكم مستبد في الوقت نفسه الذي جرت فيه الانتخابات في بريطانيا، في زيمبابوي جاءت الانتخابات برئيس جديد والانتخابات في بريطانيا جاءت بحزب المحافظين في الانتخابات الطبية، في الوقت نفسه الذي جرت في مصر ما يسمى بالانتخابات الطبية والجميع يعرف - بما فيها السلطة - ما جرى من عهد في هذه الانتخابات حيث لم ينجح أحد إلى الجان الانتخابات، وفي أحسن التقديرات فإن النسبة لا تتعدى 2%، فهل من المعقول أن مصر لا تستطيع أن تكون مثل زيمبابوي؟ أياها تصور أن يقوم الرئيس حسني مبارك الذي أمضى مصر الكثير، فحاض حرب أكتوبر وعرض حياته للخطر وكانت رغبة على كفيه، وعندما جاء إلى الحكم كانت مصر تدر بطرفه واستطاع أن يقنع القهر، وأسمه في إنشاء الهيئة الأساسية وأتاح مساحة واسعة من حرية التعبير، أنا أتوجه



- الإدارة الحسنة
- تخليق شروة
- الإدارة السليمة
- تبديد الشروة
- والدليل الياباني

ميزانية
الأمن المركزي
أكبر من
ميزانيات
الجامعات
المحسنة كايا

من لمصوب في الدستور تمتع بلا رئيس الجمهورية في موقعا أكثر من مثلهن، وهذه النقطة أخذنا بها في دستور 1971 خلال أول سنتين، لكن تم تعديل الدستور ليصبح لرئيس الجمهورية البقاء في منصبه مدى الحياة؛ لكن لم يستفد الرئيس الذي شغل المنصب في عهده لأن

بقية المنشور في الصفحة السابقة

فقداء له كان أسبق قوة، الرئيس حسني مبارك وإننا أعلم قديراً أنه الرئيس كان قوياً قبل ذلك في عدايات حكمه، وكان زاحياً إلى أقصى حد المصيرية قسوة، الرئيس كان قوياً قبل ذلك في العدايات، كان حدث بعد ذلك تطور إلى صورته له حق من مصر إلى أن يكون قوياً بعد هذا، في حين صرح بمصيريه، والكفالات وبالعلاقات الشخصية الخاصة التي يمكن أن تكون علاقة حقيقية لبدء البدء، أن أول دليل على ذلك يكون الأجساد وبالعلاقات الشخصية والسلطة، دليل من استقلال القضاة، ومصير الرئيس الدليل على ذلك، في حين صرح بالحكام ولا يجب أن يتدخل في القضاء، القضاة يجب أن يكون هناك استقلال قضائي، وبعد ذلك فاشتمل من حق أن يقر مصيره بنفسه، لغيرانية جامعة القاهرة يتم إنقاذها بالكامل إلى مزايا الطغفاني والمناصرة إلى البيت الأبيض، التي هي على الإطلاق، وهذا كل التماسات الشخصية، دليل أن البيت الأبيض هو الذي يفتقر إلى الرئيس الأمريكي، لكن من مؤيديه الجامعة مجتمعة، والقيام بتعدد الوجود التي، التي لا تتعارض مطلقاً أن يمكن أن تكون نظاماً ما من أنظمة الحكم على الإطلاق، فحزبال الله، من أجلهم نحن القضاة والسلم والحق والعدل، فحزبال الله لا يصرحون بذلك أو يبيحونه، لخصم من أن حشدة انضمام أصبحوا ينظرون إلى النظام نظرة ارتباب وشعور أن ليس مسخرفين لهم أي ريدون في ذلك، كما يمكن أن تتعدد ريدون من الشرعية الحقيقية التي يملكهم من الشرعية الحقيقية، وهو تجليهم بعد هذا من طر بجو وجوب تفكيره إلى الشرعية الحقيقية التي يمكن أن تتناقض معها هذا إلى المستقيم، وبعد ذلك، والعديد من تجارب الدول التي سبقتنا، لأننا في القوة والعدالة، حيث خرجت هذه من استمرار دورهم وكذلك تفصلها الفاسكان من العدايات، والعداء مشاكلها لا تحصى كزوجهم الذين هم حزب الله في البداية وفي النهاية وبعد فكرة وتعدد العدايات والفتاات والبيانات في الهدى إلا أن الله انتفضت بالديمقراطية والعداء واستماعت أن تكون دور دورية مصدرة البرجمات والعداء للعداء، كذلك تصدر الدول بضرورة عقوبة ومصلحة، فإقليم من المستمرة الحقيقي للقدم والديمقراطية والعداء المصلي.

• هل الدكتور يعني الأم؟
• لا، دأكة مدني الأم؟
• هل الدكتور يعني الأم؟ هناك من يبحث بذاكرة الأم في الكتب الخاطئة للتاريخ، فمن

في الدكتور يحيى الدين تاجيب، مسؤولاً كلمة جديلة في هذا الصدد، يقول إن التراجع
لا يكبت إلا عبداً لا يملك أي إيمان، جيمعاً (أي) نستطيع أن نكتسب التاريخ بطريقة موضوعية
ممكنة أن نعلم ما بعد مرور الزمن، لا يمكن أن نكتب تاريخ معاصر صادق وبارك
ومعقول، ولا يمكن أن نكتب التاريخ بعد هذا التوقف عن دوره في مواجهة الصراعات
المعاصرة، الثورة كانت حتمية بعد أن تخلى القديم عن دوره في مواجهة الصراعات
السياسية، فبعد الانقراض المأساوي الذي أفضته الفوضى السياسية بعد 13 أيار
التي كانت هناك فتحة محتملة نحو تحديث الكائنات، حقيقة وكان هناك زخم كبير في
يترك، لكن ماذا بقي من الطغاة الذي يستعصم دور 23 أيار في التطبيق لا يبق إلا النظام
الشمولي. في هذه التفتت كل الصفات والأجاليات وميض إلى الأبد، فملازيم دور الذي
صنعه بعد التناصر، التي حالية محدودة للغاية والتمثال الاجتماعية تدب مع أي من
الكل، فقط، كل هذا بعد وهي السبيل التي لم يكن هناك نظام ديمقراطي يسمح لكل الحزبات
المثقف، للتاريخ، فبعد أن نكتب التاريخ موضوعية، معناه أن كل ذلك أهدى اليوم
بضرورة التخلي عن التفسيرات، التي قامت أولاً في هذا التاريخ في وجه المجتمع
صغير، صغرى، حقا، فكل ذلك، فتمت اختفاء الاندثار الباطلة، فضية المراجعة قسماً

التصدي لأعمال القرصنة

في محمود عبد الوهاب المتحدث الرسمي باسم هيئة قناة السويس بغير التقارير الأولية التي زعمت أن عمليات القرصنة في البحر الأحمر تهدد بإغلاق قناة السويس وحط سويديز لقتل بقربول الخليج إلى أوروبا وأمريكا. موضحة أن القرصنة يستهدفون السفن الصغيرة، معزاة على أن الدول الكبرى تتشاور سفنها بحرية في المنطقة لتأمين الملاحة. وقد أكد أن الاتحاد الأوروبي تشكيل قوة بحرية خاصة شاركتها ثمانية دول الساحل الأفريقي في منطقة خليج عدن.

المختص الدولي لحقوق الإنسان

بعد المؤتمر الدولي لحقوق الإنسان في مصر أول ديسمبر القادم، وتشارك فيه الأمم المتحدة، ومنظمة اليونسكو، والمفوضية السامية لحقوق الإنسان، والفراكتورية الدولية، ورئيساء البرلمانات والمنظمات الإقليمية في الدول العربية والأفريقية، ومن المتوقع حضور المؤتمر شخصيات مهمة عربية والبقية يولد بها.

معرض في الوكالة الدولية للطاقة

مصر لعضوية مجلس المحافظين في الوكالة الدولية للطاقة
بمساعدة الأفريقية، وذلك للورة القادمة التي تستمر عامين،
سفيرة نائبة جبر سماع ووزير الخارجية لشؤون العلاقات
الدولية أن انتخاب مصر يرجع إلى مبادرة الرئيس حسني
مباري بإخلاء منطقة الشرق الأوسط من كل الأسلحة النووية
مصر وبجوها هي عملية منع انتشار النووي، وموافقتها
الاحتكام لإقامة عام 1995.

ملحة تطوير محرى النيل

من مهر التل بعد أربعة أشهر استعداده لتعليق التطوير من
إلى أسوان لاستقبال السفن والبواخر التي يصل غاطسها
إلى متر وذلك بعد نجاح هيئة النقل النهري في تطهير 94% من
الملاحة للنهر، وتصل تكلفة هذه العملية إلى 181 مليون جنيه،
هنالك دراسات تقم بها الأكاديمية العلوم والتكنولوجيا
لإنشاء عدد من الموانئ النهري على امتداد مجرى النهر.

١٠٠٠

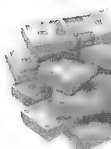
ك مصر مع 4 دول أفريقية في أعمال لجنة
صناعة اتفاقية المشتريات الحكومية لدول
الكوميسا مما سيؤدي إلى إتاحة الفرص
للموردين المصريين في الدخول لأسواق دول
الكوميسا والمشاركة في المناقصات والمزايدات
قومية التي تطرحها دول التجمع.

بنة طوح الموانئ النهرية

تم تأجيل موعد عملية طرح المأوى الشهيرة أمام القطاع الخاص لمدة شهرين حتى يمكن الانتهاء من التعديلات في كراسة الشروط الفنية التي يقوم بإعدادها خبراء من الأكاديمية العربية للطبوم والتكنولوجيا والنقل، ليحضر، وقد تحدد حجم الإعتماد الشركات الفائزة في هذه العملية ثلاثي عام.

ما تيك في سرعة السيارات

قامت بريطانيا بإجراء تجربة تكنولوجية جديدة للتحكم في سرعة السيارات عن طريق القمر الصناعي، وذلك لإجبار السائق على عدم تخفي السرعة المقررة. ويقوم هذا النظام على التحكم في السيارة التي تحاول تدنّي السرعة المحددة، ويعمل على تسير السيارة المطلوبة، وذلك عن طريق إرسال إشارات تحذيرية للسائق بالسرعة المسموح بها.

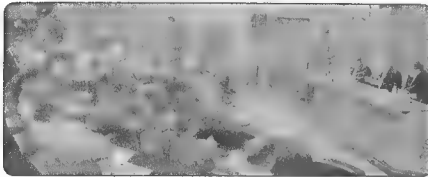


مصر والأزمة المالية العالمية

بقلم: عبد السلام السيد أحمد



هبت عاصفة الأزمة المالية الأمريكية على العالم تغيّزو تأثيرها كل الدول كبيرها وصغيرها، ولذا سارع رجال الاقتصاد لإيجاد ما يروّنه حلاً لهذه الأزمة، ولذا فقد تم عقد إجتماعين وزارين بمقر رئاسة الجمهورية بمصر الجديدة حيث بحث الرئيس حسنى مبارك التدابير اللازمة لمواجهة تداعيات الأزمة المالية وتأثيراتها الاقتصادية.



وقد حضر الاجتماعين الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، والدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزى والوزير الدكتور عثمان محمد عثمان وزير الدولة للتجارة الداخلية، وشيخ محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، ومحمد محي الدين وزير الاستثمار، ومحمد منصور وزير النقل، وأحمد أبو الطيف وزير الخارجية، وأنس اللقي وزير الإعلام، كما حضر الاجتماعين أيضاً جمال مبارك الأمين العام للمساعد للحزب الوطنى وأمين لجنة السياسات، وروىء بنوك مصر والأعلى وإشلى محي بى إس، ورئيس إتحاد الصناعات وإتحاد العام للفرج التجارية، والناسى العريشى فقد عقد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء مؤتمراً صحفياً مشتركاً مع الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزى والدكتور محمود محي الدين وزير الاستثمار، حيث أكد الدكتور نظيف قوة القطاع المصرفى المصرى على إستيعابه

نظيف يرأس المؤتمر الصحفي مع العقدة ومحى الدين

– تأكيد الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية ورئيس اللجنة الدولية للسياسات المالية والتقنية بمسندو النقد الدولى على أن القطاع المصرفى المصرى لن يتأثر كثيراً من الأزمة المالية العالمية حيث أن أغلب عمليات الإقراض تتمركز على السوق المحلية، كما أن الاقتصاد المصرى لنحج على المعامل على معدلات نمو مرتفعة على الرغم من الأزمة المالية التى يمر بها الاقتصاد العالمى حيث فاق معدل النمو 967 العام الأثنى على التوالى ويعتبر ذلك من أعلى معدلات النمو الإقتصادى فى منطقة الشرق الأوسطى، وبالنسبة للبورصة فقد تأثرت من الهبوط الخارجى ولكن التأثير كان نسبياً لأن الشركات التى تتداول الأسهم فى البورصة هى شركات بماله جيدة وتعمل فى إقتصاد ينمو بنسبة 967.

– تأكيد الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات على أن صناعة الاتصالات المصرية لم تتأثر بالأزمة الراهنة على المستوى العالمى، وأن إستراتيجية الوزارة ستظل كما هى فى سياسة تحرير القطاع وتوسيع نطاق الخدمات، وبمق القطاع الخاص بمزيد من الإستثمار، كما أن هناك تهيئات وتعلقات وإستثمارات جديدة من الشركات العالمية على أرض مصر فى مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.

– تأكيد جلال الزويرة رئيس إتحاد الصناعات المصرية على أن هناك جهود مكثفة لتقديم المساعدة الأزمة للصناعة المصرية لمعاونتها فى تجاوز آثار الأزمة المالية، والمطالبة بضرورة التنسيق مع شركة ضمان الصادرات لمساعدة المصددين لحفاظ على السوق التصديرية بجانب توحيد الجهود بين وزارة التجارة والصناعة والتجسين والمصددين والقطاع المصرفى لوضع إستراتيجية شاملة لتعامل مع هذه الأزمة المالية وفق توقيتات محددة.

– تأكيد نجيب سلاوى رئيس الفرقة الإلأائية – العربية للصناعة والتجارية على أن الشركات المصرية الكبرى لم تتأثر خطتها الإنتاجية وهناك توسيع فى قاعدة المشاركين فى شركات الاتصالات كى تلطب إتخاذ إجراءات حكومية سريعة لمساندة هذه الشركات والوقوف جانبها حتى لا تتأثر أسهمها فى البورصة بمرم سلامة وضعها المالى.

– تأكيد محمد العصرى رئيس الإتحاد العام للفرج التجارية على أن برنامج الإصحاح الإقتصادى المصرى الذى بدأ منذ سنوات كان له أكبر الأثر فى تحقيق الإستقرار فى السوق المصرى فى الوقت الراهن وعدم تأثرها بتداعيات الأزمة المالية التى تشهدها الأسواق العالمية.

– فى الوقت الحالى، وأن إتحاد يسعى خلال الفترة المقبلة فى إطار توجهات سياسة الدولة إلى العمل على تنويع إستثمارات خاصة فى مجال التجارة الداخلية لمحتظ على قوة الدفع، واستمرار محال التنمية بمعدلاتها السابقة وبمى 967.

– تأكيد الدكتور جوده عبد الغاللى إستاذ الإقتصاد بجامعة القاهرة ورئيس اللجنة الإقتصادية فى المجلس الأعلى للقائفة أن الأزمة المالية والإقتصادية العالمية تتطلب تشكيل لجنة قومية مصرية لبحث تداعياتها وتأثيراتها على جميع قطاعات الإقتصاد، وتعيد سبل التعامل معها إنطلاقاً من حجم الأزمة، وأن الجميع شركاء فى الهموم وآمال والمستقبل.

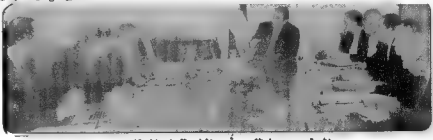
وأكد الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزى على أن البنوك قوية على حالة معتادة، وادى القطاع المصرفى لقاعدة رأسمالية ويتم مراقبته بمهتتى النظم من البنك المركزى، مشدداً على أن الودائع آمنة والبنوك قوية وليست فى حاجة إلى مساعدة، ووصل إعتباطى البنك المركزى من الإستثمارات الموجودة بعملات إجنبية فى الخارج إلى حوالى 35 مليار دولار، كما أن الودائع لدى البنوك المصرية أكبر من التزاماتها بحوالى 15 مليار دولار، فلا مخاوف من إنتشار العدوى من البنوك الأجنبية إلى البنوك المصرية خاصة بعد نجاح خطة إصلاح القطاع المصرفى التى أقرها الرئيس مبارك عام 2004 بنسبة تقوى ال 965.

وأشار الدكتور محمود محي الدين وزير الاستثمار إلى أنه لا يمكن القول بأن مصر فى معزل عما يحدث فى العالم من متغيرات إلا أن الجهد المصرى آمن ومتين وقادر على الإلتزام بما هو متعهد إليه من أمور لأنه يمتلك السيولة الكافية، كما أن مصر ليس لها إستثمارات مباشرة فى إحدى المؤسسات المالية الكبرى التى انهارت مؤخراً إلا أن هناك أوجه أخرى للتأثر بالأزمة المالية لأنها نتاج من العالم، وقد تتأثر صادراتنا برغم معدل نموها خاصة مع أوروبا وأمريكا، كما أنه من المرجح إمكانية تأثير الأزمة المالية العالمية على القطاع السياسى

وليد من البحث عن سائح جديد من الدول التى تغير معدلات نمو مالية.

آراء واقتراحات حول الأزمة

لذلك لرجال المال والإقتصاد (الصحفيين) آراء واقتراحات حول الأزمة المالية هذه، أهمها:



الرئيس مبارك يرأس الاجتماع الوزارى

صفحات في نظم الإدارة الحديثة

بقلم / أحمد محمد سعد الدين

الحلقة الأولى: فكرة عامة عن نظم إدارة الجودة

Shewhart مبدأ الطرق الإحصائية في فحص قدرة أداء العملية الإنتاجية Process capability ، وأصبحت الإدارات قادرة على تشخيص المشاكل التي تواجه سير عمليات الإنتاج والتحكم عليها باتخاذ القرارات المناسبة وذلك بواسطة التشخيص الإحصائي. عصر ضبط الجودة Quality Control (1960-1980) م. في هذا العصر بدأت جهود علماء الإدارة نشر ونظريات تطبيقية في مجال الجودة وأصبحت تطبق بشكل واسع في مختلف الصناعات عبر العالم مما نتج عنه ثورة مصممة كبيرة في عالم الصناعة والمنتجات المطورة ، ويرتكز مبدأ ضبط الجودة على التخطيط لفحص العمليات منذ بداية إنتاج المنتج أو الخدمة مما ساعد على كلف الأخطاء مبكراً لكل ذلك البدأ لم يمنع من تكرار حدوثها.

وغير تأكيد الجودة Quality Assurance (1980 - 1994) بحلول التسعينات من القرن السابق ظهر مبدأ أكثر شمولاً وهو مبدأ تأكيد الجودة ، ويقوم هذا المبدأ على التركيز على متطلبات العميل والذي أصبح هدف وحسن عمل المؤسسات لتلبيته من سهولة تعريف وتكادى المشاكل منذ البداية ، مما زاد من كفاءة العميل في تحقيقها بالطريقة التي تضمن للشركة تحقيق أهدافها.

عصر إدارة الجودة الشاملة TQM-Total Quality Management (1985 حتى الآن). عصر إدارة الجودة الشاملة TQM-Total Quality Management (1985 حتى الآن). خرجت الجودة من إطارها التقليدي وأصبحت أكثر شمولاً وأوسع نطاقاً في تطبيقاتها الإحصائية والإدارية فدرجة إتقانها أصبحت تلحق في نشاطات عديدة كإدارة الموارد البشرية والإدارات المالية وفي التصميم والقرارات وغيرها من النشاطات الإدارية المختلفة ، وأصبحت الجودة مستخدمة لتطوير الأداء في كل أنواع النشاطات.

والجدير بالذكر أنه بعد انقضاء الحرب العالمية الثانية توالى إصدار المواصفات العسكرية في بعض الدول الكبرى مثل المواصفات العسكرية الأمريكية MIL Q 9858 ، والمواصفات العسكرية لطف شمال الأطلسي AQAP والمواصفات العسكرية الفرنسية RAQ. وجميع هذه المواصفات كانت تحدد شروطاً لخدمة الجودة لمصانع التي تتعامل معها كموردٍ لمنتجاتها تتدخل في الصالة الحربية النهائية لتلك الدول. وبعد أن تطور مفهوم الجودة في ظل الإدارة العالمية المتزايد باليود - ليس جودة المنتجات فقط ، بل وجود العمليات أيضاً - وبعد أن تلك الجميع أن الجودة ليست خياراً وإنما ضرورة لنجاح أي نظام اقتصادي في مختلف القطاعات، أصدرت المنظمة العالمية للتوحيد القياسي أول سلسلة في مجال نظم تأكيد الجودة في عام 1987 ، وكانت مجموعة المعايير ISO 9001 . ومنذ ذلك الفترة تم التعديل عليها حتى صدرت عام 1994 لتتأخر في عام 2000 وهو الإصدار الساري حتى لحظة كتابة هذه السطور.

كاتب المقال

- دكتوريس إدارة الأعمال 1998 - كلية التجارة - جامعة القاهرة
- دبلومة الدراسات العليا في إدارة الجودة الشاملة من الرابطة الأمريكية للجودة والمجلس الأعلى للجامعات.
- رئيس فريق مراجعي معتمد من هيئة المواصفات البريطانية لنظام إدارة الجودة ISO 9001:2000.
- عضو الرابطة الدولية للمراجعين المعتمدين في نظم إدارة IRCA.
- عضو معتمد على نظام المواصفة 14001 ISO 14001.
- مراجع معتمد على نظام أمن سرية المعلومات ISO 27001.
- خبارة في التدريب الاحترافي ICE Egypt.
- مشاركة في تأهيل المعيد من الشركات الصناعية والخدمية لمصنوع على شهادات الأيزو 9001 ، 14001 ، 27001 وتطبيق معايير نظم إدارة الجودة والبيئة خلال السنوات العشر الأخيرة.

1. مقدمة.

الجودة ، ما زالت إسمها مهمها .. ومفاهيمها غامضة لدى الكثيرين

يقصد مفهوم الجودة لدى بعض الناس في مجتمعاتنا على مستوى فخر المنتج وأدائها أثناء الاستخدام ، ولا يعني الإسم عند البعض إلا مجرد اسم عامش لا يبنى بالكثير ، وما زال الكثير من الناس يرى قارئين على الفهم الكامل لمعناها ، فالجيد يعتقد بأنها إصلاحات سريعة تجرى في المؤسسات أو موضة عابرة يمكن تعلمها بسهولة ، أو هدف محدد يطمحونه ثم ما يلبث أن ينشئ.

غير أن مفاهيم الجودة لا تتوقف فقط عند مستوى الأداء العالي للمنتج أو مستوى أداء الخدمة فحسب ، بل إن الجودة في مفهومها الصحيح تمتد لتشمل في الأساس جودة العمليات نفسها والنشاطات التي أدت في النهاية للحصول على المنتج أو الخدمة.

ولاشك أن مستوى تبنى الجودة في المجتمعات قد أصبح صافياً لقياس مستوى تقدم المجتمع ككله ، فمن ثرى أن الكثير من الأفراد - فحسب من المؤسسات - في المجتمعات القائمة قد تبنوا مفاهيم الجودة في حياتهم بحيث صارت تمثل لهم مهنها الحياة ، ولكن في المقابل نجد أن الجودة ومفاهيمها لا تستحوذ إلا على جانب ضئيل من اهتمامات الأفراد فحسب عن اهتمامات المؤسسات داخل مجتمعاتنا.

ويعد مفهوم الجودة في عصرنا الحالي إلى حد التداخل في كل تفاصيل ومراحل تقديم الخدمة أو منتج أو أي كان نوع العمل للميل للعميل ، ويرتكز على احتياجات العميل في المقام الأول وكيفية تحقيقها والتخطيط له منذ بداية العمليات وحتى نهايتها ، فالجودة في المفاهيم أصبحت تعرف بـ " اللامعة الاستخدام والفرص " ، فإذا كانت المنتجات أو الخدمات ملائمة للفرص التي تم تقديمها من أجله فإن ذلك يعني أن المنتج أو الخدمة قد تم تقديمها بمستوى جودة عالي ، ومنذ المستوى يلازم بمقدار مطابقة المنتج للفرص الذي صنع من أجله ومقدار ملائمته للاستخدام المطلوب ومدى مطابقة لتطلعات العميل.

دور الجودة وأهميتها في عالم اليوم

تدب الجودة دوراً جديداً في عالم اليوم ، لمفهوم الجودة قد أصبحت كلمة لا يتجزأ في تقديم أي نوع من أنواع الخدمات أو المنتجات ، وأصبحت الجودة عاملاً حاسماً في مناهج واختصاصات ولم تعد علوم الجودة تقتصر على كبرياء مجموعة من العلوم النظرية بل أصبحت مجموعة من العلوم التطبيقية التي يظهر نتاجها في الأجلين الطويل والقصير وما يتطابق مع تطلعات العميل أو يروا بجلاء مستوى جودة المنتج أو الخدمة المقدمة من خلال ما يتطابق مع تطلعاتهم في المنتج أو الخدمة ، فكما كانت خصائص المنتج أو الخدمة تتطابق مع غرض الاستخدام كلما كان مستوى جودة هذا المنتج أو الخدمة مرتفعاً.

وأصبح بقاء الكثير من المنظمات واستمراريتها في عالم اليوم مرهوناً بمدى التزام تلك المؤسسات بمبادئ وتطبيقات الجودة ومدى تبنيها من الإدارة العليا في تلك المنظمات ، فعالم اليوم يعيش في حالة من المنافسة الشرسية التي لا تهدأ لحظة واحدة ، وأصبح معيار المفاضلة الوحيد بين السلع وبعضها البعض وبين الخدمات وبعضها البعض هو مدى إشباع تلك السلع أو الخدمات لاحتياجات عملائها الحاليين والمزقبين ومدى ملاءمتها للفرص التي قدمت من أجله. ومن ثم أصبح ارتباط الجودة بمفاهيم مثل الاستمرارية والتحكم في سب الربحية والمحسن السويقة أمراً لا يمكن له أصوله العلمية التي تستند إلى علوم تطبيقية ودراسات واقعية عميقة.

2. نظرة تاريخية.

نشأة وتاريخ الجودة ومراحل تطورها

كانت جودة المنتج تعتمد بشكل رئيسي على مهارة الحرفي أو الصانع الذي كان مسؤولاً عن صناعة المنتج في جميع مراحله ، ثم قدم العالم تايور Taylor فكرة تحديد مسؤوليات التعامل ويسمى مبدأ التخصص وتقسيم العمل ، بحيث تقسم المهامات وإجراءات العمل إلى أجزاء معين ، بعد ذلك المراحل في العالم Shewhart مبدأ الطرق الإحصائية في فحص قدرة أداء العملية الإنتاجية. ومن ثم تطور مفهوم الجودة لينتج في الإدارة العليا في تطوير المنتج. لكن التطور الحقيقي لمفهوم الجودة بدأ فعلياً بعد سنوات الحرب العالمية ، وقد شهد هذا المفهوم عدة مراحل منذ عصر الثورة الصناعية مروراً بزمن الحرب وما بعدها. وقد شهد هذا عصر الثورة الصناعية (قبل عام 1900 م) : كان الحرفي أو الصانع مسؤولاً عن صناعة المنتج في جميع مراحله ولم تكن مسألة جودة المنتجات تشغل الصناع في ذلك العصر إلا في شكلها البدائي بواسطة ملاحظ العمال.

ومرحلة الفحص أو التفتيش Inspection (1918 - 1937) : وكان مفهوم الجودة في هذا العصر مقتصراً في عملية الفحص ، والفحص هو عملية لفصل المنتجات المعيبة عن المنتجات المقبولة.

عصر ظهور المبادئ الإحصائية (1937 - 1960) : أنشأ العالم شيوهارت



إتحاد الموانئ البحرية العربية

الاجتماع السادس للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهام البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز/ معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية

وقد قام السيد اللواء بحري/ عصام بدوي - أمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية باستعراض اللجنة الموضوعات ودارت مناقشات بناءً من السادة أعضاء اللجنة الفنية.

وقد خلصت اللجنة للتوصيات التالية

1 - حصر مراكز / معاهد التدريب والتكوين وكليات النقل البحري في البلاد العربية وبرامجها وإمكانياتها التدريبية وإعادة مخاطبة وزارات النقل بالدول العربية لإستكمال العمل في موعد أقصاه نهاية عام 2008 وذلك لعرضه على المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب في لوبته التالية (أبريل 2009).

2 - قيام الأمانة العامة لاتحاد الموانئ البحرية العربية بعرض الموقف لحالي على مجلس وزراء النقل العرب بناءً على توصية اللجنة الفنية لنقل النقل البحري.

3 - ضرورة إيجاد إستراتيجية تقييم (Evaluation Form) لبرامج التي تم إنجازها لعرضها على اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية.

4 - تكليف معهد تدريب الموانئ بإعداد دورة تدريبية عن كيفية وضع خطط تدريبية سنوية.

5 - ضرورة تجارب الدول الأعضاء لإرسال مطالبها التدريبية إعداد الخطط المستقبلية والتعامل مع الدورات للطلبة وطبقاً لقرار مجلس إدارة الاتحاد.

6 - ضرورة تحديد ميزانية الدورات تدفع على ما يتحمله الاتحاد والمعد للقيام بالتدريب والجهة المولد منها المتدربين.

7 - ضرورة تعيين مسئول دائم ونقطة الاتصال (Focal Point) بين اتحاد الموانئ البحرية العربية والإدارات الجبرية بالدول العربية فيما يخص التدريب.

8 - قيام الأمانة العامة للاتحاد مع معهد تدريب الموانئ والشركات المهتمة بها التدريب بوضع خطط تفصيلية من الدورات التي قام السادة أعضاء اللجنة باختبارها للعام القادم 2009 ، يتضمن الخطط:

1 - مكان انعقادها
2 - أسم الدورة التدريبية
3 - عدد المتدربين
4 - الكلفة
5 - التاريخ

تعرض على مجلس إدارة الاتحاد في إجتماعه القادم (أول نوفمبر 2008) للتصديق ،

9 - إخطار السادة الدول الأعضاء بالخطط وتفصيل الدورات بعد اعتماد الخطط من مجلس إدارة الاتحاد.

10 - تم تنفيذ عدد من ورش العمل بمعهد تدريب الموانئ بتاريخ 10/14/2008 بعنوان .
- التدريب البحري
- رفع كفاءة عمالة الموانئ

عقدت اللجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية وتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية اجتماعها السادس بمدينة الإسكندرية

ع - ج م الفترة من 13-14 أكتوبر 2008 ، بحضور

معنى الدول العربية التالية

(1) المملكة الأردنية الهاشمية

(2) الجمهورية التونسية

(3) الجمهورية العربية السورية

(4) دولة فلسطين

(5) جمهورية مصر العربية

كما حضر الاجتماع معني كل من :

الأكاديمية العربية علوم والتكنولوجيا والنقل البحري (معهد تدريب الموانئ) - مدينة ميناء الإسكندرية- هيئة قناة السويس- شركة الإسكندرية لتناول

الماويات والبضائع- الشركة القابضة لنقل البحري والبحري - شركة الطول المتكاملة للموانئ

شركة الغدقاء البيئية والبيئية (بيسكو) وفي بداية الاجتماع ألقى السيد اللواء بحري/ عصام بدوي - أمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية - كلمة ترحيب بالسادة الحضور شرح

أهمية اللجنة وبرنامجه العمل.

وقد تناولت اللجنة المذكرات الواردة بجدول الأعمال والفصاحة بالآتي بالمناقشة:

1 - المرافقة ما يلي جدول الأعمال

2 - متابعة ما تم تنفيذه من توصيات الاجتماع الخامس للجنة

3 - عرض توصيات الاجتماع الخامس (السابق) للجنة تنمية المهارات البشرية على مجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية رقم (36)

4 - تقرير شواح من الدورات التدريبية التي تم تنفيذها خلال عام 2008 ،

5 - عرض مخطط التدريب لدم 2009

6 - مقترحات لتعديل أداء اللجنة

7 - ما يستجد من أعمال

8 - موعد ومكان انعقاد الاجتماع السابع للجنة الفنية الدائمة لتنمية المهارات البشرية .



لواء/ عصام بدوي

بطولة العالم للصيد الشاطئي لشباب بمصر عام 2009

أكد اللواء أ.ح/ محمد الجيب المرشح لرئاسة الاتحاد المصري لرياضة صيد الأسماك عن أمل جميع هواة صيد الأسماك في إنجاح تنظيم بطولة العالم لصيد الأسماك الشاطئي للشباب بمصر عام 2009 بعدما أسند الاتحاد الدولي لرياضة صيد الأسماك للاتحاد المصري شرف إقامتها بمصرنا الغالية.

جاء ذلك عقب القرار الذي أصدره سعادة المهندس/ حسن صقر رقم 167 لسنة 2008 بإعتماد الاتحاد المصري لرياضة صيد الأسماك اتحاداً رياضياً

حاصماً بذلك أي خلاف في وجهات النظر.

حيث ينتظر انعقاد الجمعية العمومية القادمة للاتحاد في نوفمبر 2008 والتي يشتمل جدول أعمالها على

انتخاب مجلس إدارة جديد للدورة 2008/2012.

ويعد اللواء أ.ح/ محمد الجيب الرئيس السابق للاتحاد أقوى المرشحين وقد أكد أن أولى أهدافه للاتحاد هو العرض على ترشيح مصر لتنظيم فعاليات عالمية متعددة منها:

تنظيم بطولة التماسه على الصعيد بالبحر الأحمر عام 2010 كلا بطولة العالم الثالثة لرياضة الصيد بالبحر الأحمر 2010 أيضاً.

ويطلق معظم الهواة أملهم على إعادة أمجاد هذا الاتحاد.



رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
وأسسة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
ينعون يمزيد من الحزن والأسى

السيد الفاضل / جورج إلياس سابا
داعين الله عز وجل
أن يتقبل الفقيد العزيز بواسع رحمته
ويسكنه فسيح جناته
ويلهم آله وذوية الصبر والسلوان

صناعة النقل البحري تواجه تحديات التدريب

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

تعتبر صناعة النقل البحري أحد دعائم العولمة أو العالمية GLOBALISATION ففسن
أسطول النقل البحري العالمي تحمل أكثر من 95% من إجمالي التجارة العالمية.



وتتكون صناعة النقل البحري في أي دولة من قطاع متحرك MOBILE وقطاع ثابت FIXED وأما على القطاع المتحرك في إدارات تشغيل السفن وأعمالها ، والسفيرة البحرية سواء تأجير السفن أو بيعها أو شرائها، وشركات التأمين البحري ومكاتب الشئون القانونية وتسيير المزارعة، ومكاتب الخبرة والاستشارات البحرية وكذلك بيع الوقود ومكاتب تمثيل الملاحة، الخ. وهذه جميعها يمكن أن تتواجد في أي مكان في العالم وتعتمد في عملها على الاتصالات وعلى الجودة في الأداء وعلى تقليل التكاليف.

أما القطاع الثابت فيشمل خدمات الموانئ من إرشاد وإطر وإنقاذ السفن ، والتوكيلات المحلية، وورش بناء وإصلاح السفن، ومكاتب معاينة البضائع وأثار الحوادث البحرية، الخ . وهذا القطاع يجب أن يتواجد في الموانئ ولا يمكنه القيام بأعماله بالكادار الغير متخصصة من ذوي الخبرة السابقة.

وهذا يشكل في معظم الدول التي لا تملك العدد الكافي من البحارة مثل إنجلترا ومعظم الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية واليابان وأستراليا وغيرها. فهناك عجز في القوى العاملة البحرية ذات الكفاءة والمهارة إلى التدريب العملي والخبرة في الأسطول التجاري التي تعتبر أفضل الطرق لإعداد الكادار اللازمة للمهن المكثلة لصناعة النقل البحري.

وبالرغم من أن المملكة المتحدة تعد دولة عظمى في إغراز الكادار البحرية، إلا أن لندن قد احتفظت بكونها مركزاً لنشاطات بحرية مثل السفيرة البحرية والتحكم البحري والمحاكم البحرية والتأمين البحري والمستندات التجارية البحرية حتى إن معظم العقود البحرية تنص على الرجوع إلى القانون الإنجليزي والتحكم في لندن. وهذا يدل على أن معظم المهن في صناعة النقل البحري لا تحتاج إلى ذوي الخبرة العملية على ظهر السفن، أن التعامل لممارسة هذه النشاطات يكون بالدراسة المتخصصة والخبرة العملية بممارسة العمل في تلك النشاطات . فالإجابة الجيدة للإرسات للمعاهد البحرية، بممارسة العمل في تلك المؤسسات تقدم تفهمها العمل في النقل البحري تلبية لدراسة توجد مؤسسات متعددة ولها مكائتها، تقدم تدريب مناسباً وخاصة هؤلاء الذين يريدون العمل في المهنة البحرية ويريدون أن يتقدموا فيها وكذا الشباب الذين يريدون الانضمام إلى العمل في صناعة النقل البحري بين العمل على ظهر السفن التجارية.

وخطة التدريب في تلك المؤسسات تقدم تفهمها العمل في النقل البحري تلبية لدراسة مركزة للوضوحات المتخصصة مثل تأجير السفن والتأمين البحري والقانون البحري وتجارة الفوطيل المحلية والتوكيلات المحلية في الموانئ والنقل متعدد الوسائط وتحويل عمليات تشغيل السفن، الخ. وهذا يتم تأهيل المبتعثين على تولى المسؤوليات في قطاعات الصناعة. وكذا جذب الشباب إلى العمل في صناعة النقل البحري دون التأهيل للعمل على ظهر السفن التجارية فالمرحى يحتاج إلى تقديم دراسات مستفيضة في الأعمال المتخصصة وليس مجرد معلومات عابرة الدارسين ضمن دراساتهم البحرية وذلك لكي تكتمل قدرة سلسلة الإمداد في صناعة النقل البحري بخدمات قوية. ولناظر أن أكثر المناهج الدراسية جذبا للدارسين هي التوكيلات المحلية في الموانئ وتجزير الفارغات على السفن البضائري ثم تجارة الفوطيل للبحرية وتأجير السفن، أما دراسة القانون البحري والتأمين البحري والشؤون المالية وحسابات تشغيل السفن فقلها مناهج أقل جذبا لهؤلاء الدارسين.

وأخيراً فإن العمل في السفن للتجارية ليس أليفاً ولكنه مرحلة للذين يرغبون في الحصول على الخبرة البحرية ثم الانتقال للعمل في الأنشطة الربحية والمكثلة لصناعة النقل البحري.

وكثير من أنظمة هذه الصناعة لها جذور عميقة في علم الهندسة الميكانيكية وهندسة تصميم وبناء السفن والإقتصاد والماليات والقانون البحري إلى جوار العمل البحري على ظهر السفن وإدارة تشغيلها ، الخ . لكن صورتها لدى الرأي العام لا تتسم بالديج وثناء اللائقين بها، فمفطر الطيور البحرية الميلة بالزيت والشواطئ الملوثة بالزيت تجعل الرأي العام يرى أن الصناعة في مصدر كبير لتلوث البحار وإفاعة للطيور والأحياء المائية، وأنها بصفة عامة مقصرة في المحافظة على نظافة البيئة.

وبالرغم من أن هذه الحوادث يمكن اعتبارها فرتية تماماً وإستثناءً لكنها تظهر بوضوح أمام المتطشقين للثقف والسياسيين الذين يشاهدون الآثار العنيفة للشواطئ والطيور الملوثة بالزيت عبر شاشات التلفزيون . أما ما تقدمه صناعة النقل البحري من فضل في خدمة الإقتصاد العالمي ورفاهية الشعوب فإن ذلك إما أن الضعيف لا تتكره أو أنها لا تعترف.

والفهم لدى عامة الشعب هو أن صناعة النقل البحري هي مجرد العمل في سفن البحرية التجارية، ولهذا تقيم للمعاهد البحرية بإعداد الكادار للعمل على ظهر السفن التجارية فقط، وهذا يعتبر فهماً قاصراً، فبالإضافة إلى مهنة العمل في السفن التجارية فإن صناعة النقل البحري تشمل مهنة أخرى كثيرة مثل تصميم وبناء السفن والهندسة البحرية والمعاينات البحرية SURVEYING والسفيرة أو الوساطة البحرية SHIP BROKING والتحكم وفق القانون البحري ARBITRATION والتأمين البحري والعمليات التجارية في تشغيل السفن COMMERCIAL SHIPPING . الخ.

وتحويل تشغيل السفن SHIP FINANCE .. الخ. ويعض هذه المهن والأعمال المكثلة في صناعة النقل البحري تتطلب خبرة عملية على ظهر السفن التجارية، لكن الكثير منها لا تتطلب مثل هذه الخبرة العملية فالويلاتف التي تحتاج إلى خبرة عملية سابقة هي إدارة أعمال السفن والعمل في خدمات السفن والموانئ حيث تعتمد الأخيرة العملية المعاصر الأساسي للأغلبية للعمل في تلك المهن . أما المهن الأخرى فيمكن القيام بأعمالها معرفة السفن والبضائع والجغرافيا والأسواق التي تعمل فيها.



النافسة والخصخصة في الموانئ

الجزء الأول



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية
أجرت شركة استشارات ميناء هامبورج ومركز البحوث واستشارات النقل البحري دراسة
عن إعادة هيكلة الموانئ المصرية لحساب وزارة النقل.
ولقد تضمنت الدراسة جزءاً عن الخصخصة والمنافسة في الموانئ ولقد سبق عرض
ما ورد بالدراسة عن خصخصة الخدمات بالموانئ المصرية في مقالات سابقة بعنوان
"شركات الحوايات خصخصة أم عصفرة".
ونعرض فيما يلي ملخصاً لأهم ما ورد بها خاصة بالخدمات البحرية مثل القطر
والإرشاد والتي تتم حتى الآن بمعرفة هيئات الموانئ.

لمحة جوايات شرق بورسعيد أن تكون الميناء المحوري في الترانزيت في منطقة البحر الأبيض.

2 - **الخصخصة وإعادة التنظيم** كهدف في سياسة الموانئ المصرية؛
 - إزالة المعوقات تعذر هذا رئيسياً في سياسة الموانئ المصرية ليكون لها وضع في شرق البحر المتوسط المنافسة بين المشغلين وبين الموانئ تتميز قوة محرك زيادة الكفاءة والتصدير المناسب للخدمات المقدمة، والتأثير الإيجابي الذي من الممكن أن يتحقق عندما يتم تأسيس المنافسة بطريقة عملية يمكن أن يكون:

- إتجاه القوى نحو إحتياجات المستفيدين ومنتجاتها السوق.
 - انخفاض التكاليف وانخفاض العتبات ثمة ذلك وانخفاض مستوى الأسعار.

- ارتفاع نوع الخدمة وزيادة الإنتاجية.
 - زيادة الحوافز (تطبيق نظم إدارة حثيثة ووسائل اتصالات متطورة، تكامل تكنولوجي

لمسلة النقل من ألبال للباب، وتطبيق نظم تسويق حثيثة).
 - الحاجة الضرورية والماسة إلى برنامج شامل للخصخصة وإعادة التنظيم لقطاع النقل

البحري لقيصول إلى درجة عالية للمنافسة، والفكرة الرئيسية هي: الوصول إلى المنافسة الفعلية داخل الموانئ وبينها.

- المنافسة بدرجة عالية داخل الميناء لها تأثير إيجابي على المنافسة بين الموانئ في مختلف الخدمات.

- التكاليف الثابتة الكبيرة تؤدي إلى وجود حاجة قليلة للتقليل على الحواجز التي تؤدي إلى تحفيز المنافسة في التكاليف.

3 - **إعادة التنظيم والتعاون في صناعة الموانئ**؛
 أحسن الطرق لتصميم سوق الموانئ هو: المنافسة، خاصة وأن الموانئ والمنحطات على

قدم المساواة والمعاملة الموحدة سواء من الحكومة أو هيئات الموانئ.
 أساس المنافسة الكفء هو كون هيكل الملكية الخاصة حيث يكون للمشغلين حرية إتخاذ

القرارات باستقلالية والميزة الرئيسية للمنافسة هي في إمكانية توفير واستغلال هيكل التشغيل التنظيمي الذي يستجيب مباشرة لتغيير في أحوال السوق.

التعاون في الموانئ المصرية الذي يتم من خلال عمليات الإصلاح يلزم أن يتم من هيئات الموانئ المستقلة ومشغلي القطاع الخاص بدون تدخل سياسي.

ومسانحات التعاون تتمثل فيما يلي:
 - بناء مجموعات ضغط بهدف التأثير على سياسة النقل لصالح الموانئ.

- تنمية مشروع عام يعطي التطوير في التبادل الإلكتروني للبيانات بالموانئ المصرية.

وبإتباع إستراتيجية عامة لتنسيق والتواجد في السوق العالمي يمكن الموانئ والمحطات المساهمة في تكاليف إنشاء مكاتب في تكاليف إنشاء مكاتب في أوروبا والشرق الأقصى وأمريكا لتحقيق اتصال أمتب مع عملائهم.

الوضع التنافسي الموانئ المصرية يلزم أن يعتمد على هيكل ودرج القانون المقترح الذي يسمح لهيئات الموانئ أن تكون مستقلة ماليًا ومكتفية ذاتيًا ويؤمارة تدفع إلى خلق مناخ مناسب للإستثمار، وأن تكون هيئات الموانئ جزءاً من القطاع الخاص ليكون وضعها

أفضل من مورها في التأثير على التشغيل من خلال إطار تنظيمي مكثف.

عملية التحول

1 - خصخصة الخدمات البحرية؛ حركة السفن،

تظل هيئات الموانئ مالكة المعدات ويتم تجديدها وإحلالها بالموانئ وتعد الهيئات عدد خدمات مع إحدى الشركات لتقديم ومراقبة حركة السفن وصيانة المعدات.

الإرشاد: يتم خصصته كلياً ويتم بيع وحدات الإرشاد على شركة لتشغيلها طبقاً لترخيص وتحصل الشركة على مقابل الخدمة من أصحاب السفن طبقاً للتعريفات التي تضعها هيئة الميناء ويرتبط عدد العقود بحجم الحركة، ويمكن لميناء الإسكندرية إستيعاب

2-3 شركة، وشركة واحدة لكل ميناء آخر.
 القطر: يتم خصصته كلياً ومن المقترح طرح مناقصة لهذا الغرض ويتم بيع وحدات

القطر للمزاد الذي يقوم بالتشغيل طبقاً لتشغيل العالي والقواعد المحلية، ويتم تشجيعه لإستخدام العمالة وينتج عدد الزاد بناء على مناقصة.

الروسية: يتم خصصتها كلياً، ويتم منح الترخيص بها لشركة محلية حيث إنها تحتاج إلى إستشارات متجددة ومعلومات فورية.

صيانة المساعدات الملاحة: يتم الاحتفاظ بملكيتها لهيئات الموانئ حيث تعد عدد خدمات مع إحدى الشركات الخاصة لإصلاح وصيانة لمعدات.

غرفة الملاحة: جميع شركات النقل البحري سواء كانت قطاع عام أو خاص أعشاء بغرفة الملاحة التي أنشئت طبقاً للقرار الوزاري رقم 13 لسنة 2000 حيث يوجد أربع

غرف للملاحة، واحدة في كل ميناء.
 غصونية غرفة الملاحة إيجارية وضربوية المصنوع على ترخيص من هيئة الميناء لمزاولة

العمل بالميناء سواء بالتشغيل أو الرقابة.

تقوم غرف الملاحة بإعطاء رأي انحراف أو خطأ من الأعضاء إلى قطاع النقل البحري

أو هيئة الميناء المختصة الذي يوافق الترخيص لبعض الوقت، وغرفة الملاحة تتألف العضو عن طريق لجنة وأقصى عقوبة تكون بغلق غصونية الغرفة أو سحب الترخيص.

كما تقوم غرفة الملاحة بتدعيم الأعضاء في مغايرتهم مع الحكومة أو الهيئات الأخرى، وكذلك ترافق وتقوم بوظيفة تنظيمية طبقاً لنظام التشغيل التي وضعها قطاع النقل البحري، ومن المهم أن نفرق بين مسئوليات الهيئات والوظائف التنظيمية، وفي هذا المجال فإن

غرفة الملاحة البحرية سوف تصمم منظمة إيجارية في منظمة النقل البحري بهدف رئيسي هو حماية أعضائها في الأمور الخاصة بالنقل البحري وسياسات الموانئ وتشغيل

السفن، وعلى الوجه الآخر لا ترافق الغرفة أو تساعد في مراقبة النظم العامة الخاصة بالمساواة.

2 - التنافسية في الموانئ المصرية؛

1 - **المواءم الحالي في الموانئ المصرية:**
 معظم البضائع المحلية يتم تداولها خلال ميناء الإسكندرية/ الدخيلة، ونسبة أقل يتم

تداولها في موانئ بحال وبورسعيد وموانئ البحر الأحمر.

أطول الطرق التي تربط المناطق المحيطة بالسكان ومحطات تداول البضائيات بالموانئ

مساوية تقريباً، وعلى ذلك فإن كل الموانئ تقلل على قدم المساواة في منافستها على جذب البضائع المحلية.

الميناء الهام في تداول حوايات الترانزيت في السوق المحلية هو ميناء تيماء، ويرتفع

تأثير المنافسة والخصخصة في الموانئ

5 - توصية تقنيا المنافسة في صناعة الموانئ البحرية:

- الحاجة إلى المنافسة داخل الميناء : ضغط السوق الذي ينشأ من المنافسة داخل ميناء يتطلب بناء حوافز لبقاء هيكل تشغيلي كجسء العمل منع عقود الإلتزام بين محطة ميناء الإسكندرية والمخليفة من الموصى به وسوف يؤدي ذلك إلى منع هيكل سوق الاحتكار وينشأ المنافسة داخل الميناء

- الحاجة إلى تخفيض الأسعار حيث إن المنافسة في تأدية الخدمات البحرية تخفف بشدة تكاليف هذه الخدمات ولهذا فإن الخدمات البحرية يجب خصخصتها وأن يتم تدعيم المنافسة ما أمكن.

تحديد واجبات التشغيل فيما يتعلق بمستوى السلامة والمراقبة المناسبة بهيئات الموانئ تؤدي إلى تجنب إنخفاض السلامة بألياءا. ومراقبة الأسعار تتم عن طريق بؤرة التعاقد فيما يتعلق بعمته وتنظيم الأسعار.

- سوف تخلق هيئات الموانئ هيكل سوق المنافسة وتحسم نتيجة عملية المنافسة من الميل إلى الاحتكار التي يخلقها مشغلي الميناء أو الطرف الثالث، ويمكن التأثير على السوق بعدد عقود الإلتزام لمشغلي الميناء والخدمات البحرية وهناك مجالات أخرى للتأثير مثل العقيد من الباطن والالتزامات التشغيل ومدة التعاقد، وقواعد السوق ستكون متماثلة للمشغلين المتنافسين في السوق.

- المنافسة العملية يمكن تكميلها عن طريق المراقبة المباشرة لإحتياجات العقد ووضع نظام للوزاات ونتيجة تطبيق إطار العمل ومن أجل منع مشاكل تطبيق التنظيم فإن تنظيم التعريفات يتم مراقبتها بطرف ثالث مثل قطاع النقل البحري أو لجنة متخصصة.

- التعاون طويل الأجل في شكل إدارة تشغيل الموانئ مع خططها المايويات الكبيرة يمكن مشاهدته في الترانزيت، وما تم تطبيقه لبقاء شرق بورسعيد يمكن مثلا يقدم ميناء دمياط، حيث يتم أنشطة شركة دمياط لتداول المايويات مع مجموعات الناقلين المتنافسين، فخلال أيضا بيع أسهم من رأس المال للقطاع في حالة الخصخصة.

- السياسة البحرية يمكن أن تعطي حوافز التعاون الكفء من خلال:

- إشراك محدة للناقلين مثل الشركات الصغيرة والمتوسطة لا يتم معاليتها بالناقلين وغير أن يكون هناك وسيلة محددة يمكن من خلالها تطوير التكاليف الاقتصادية للأشعة المنسقة.

- يمكن تنفيذ سياسة مواجهة التكتل بطريقة يلخذا فيها إحتياجات السوق الدولية في الإختيار . وطبقا لذلك فإن التعاون الذي يدعم المنافسة على المستوى المحلي يسمح به لتكثير الإختيار على وضع المنافسة العالمية للموانئ.

- يدعم ميناء دمياط وبورسعيد غرب طاقاتها في تداول البضائع لتعويض خسائرها المحصلة في أعمال الترانزيت، التوسع في تداول البضائع المحلية تحتاج إلى تدعيم وضعها بالمنطقة الخلقية التي تشهدها هذه الموانئ، وتقنية موقفا من التوجيستن من خلال سلسلة النقل من الباب الباب، واستخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة في علاقاتها مع العملاء والسوق.

- هيئات الموانئ ومشغلي القطاع الخاص يطبقان وسائل تقوية المنافسة وتدعيم وجذب التجارة.

وهذا التعاون يجب أن يخلق تجميع وربط النقل المشترك وتقديم الخدمات ذات القيمة المضافة. وقيام الموانئ العمرة أو المناطق الحرة، وقيام تأسيس شبكة تكنولوجيا المعلومات، وزيادة تداول البضائع المنتمية . وقيام إصدار المشغلين، وتدعيم التخزين الكبير، وضعات التوزيع والخدمات، وإنشاء ورش الإصلاح، وإنشاء مساحات الحاويات المنخفضة السعر، وتقديم الخدمات التي يعتمد عليها البضائع، وإنشاء المحطات الداروخية الحاويات، وتيسيط الإجراءات الجمركية، وتشغيل شركات متخصصة بنظم عقود الإدارة وتكثيف الترويج للمعاملن بالموانئ لتدعيم التخصص، وتقديم الخدمات للبضائع والحاويات بسرعة في وصول البضائع، وتطبيق قواعد التخفيض على الشرايط، وتحسين التخطيط والتشغيل للسفن... إلخ.

هذا مخلص ما ورد بالدراسة عن الخصخصة والمنافسة بالموانئ المصرية، وستعزز في العدد تطور الوضع المالي لهيئات الموانئ منذ إجراء الدراسة حتى الآن.

ليس هناك مفهوم واحد لعملية التحول للخصخصة وإعادة التنظيم مقبول حاليا.

وعلى كل دولة أن تحدد أولوياتها وتؤسس ترتيباتها التجارية التي تحقق أغراضها وحيث تكون متناسقة ومتناغمة مع تاريخها وثقافتها وخصائصها . وفيما يلي بعض الأسس التي تخدم هذه الأهداف .

- الأمور العالصة بالمعاملن لها دور هام في مرحلة التحول والمشاكل في هذا المجال يمكن أن تؤثر أو تمنع الخصخصة الناجحة.

- إعادة التنظيم والخصخصة وأساليبها وطريقاتها يجب أن تكون واضحة منسقة ويعتمد عليها.

- برنامج الإصلاح يجب أن يتضمن الرغبة الأكيدة في تحقيقه في إطار وقت محدد . يجب أن تكون خدمات الموانئ المطلوبة خصخصتها مقبولة ماليا.

- ألا ترتبط سياسة تنمية الموانئ وأهدافها مع مسائل سياسية أخرى مثل السياسة الإقتصادية.

- مرحلة التحول يمكن أن تكون ميدة ولذا تزداد المايوية.

4 - نظيفة المنافسة في صناعة الموانئ البحرية:

منذ عام 1998 فتح سوق الموانئ جزئيا للقطاع الخاص لتشغيل بنظام منح التراخيص، ولم تنمو المنافسة داخل الميناء إستجابة لبرنامج الإصلاح ولكن تم ما يلي

- مستوى إستثماري ضعيف.

- تدوير في أموال العاملين.

- تشابك إطار العمل القانوني.

ويمكن الإشارة إلى ثلاثة عيوب رئيسية:

- عدم مناسبة وعدم تناسق التراخيص التي منحتها هيئات الموانئ.

- عدم وجود مراقبة على التراخيص الممنوحة من جانب هيئات الموانئ.

- غياب المقاييس المرة وغياب الدعم القانوني لإعادة هيكلة شركات قطاع الأعمال.

- التجربة السلبية لم تكن دافعا لفراجمه أو البيله في جهود الإصلاح، وعلى العكس تحتاج عملية التحرير إلى الإستمرار ولكن بأساليب وطريقة عملية أخرى، ويمكن تخصيص الخطوات التي يمكن إتباعها فيما يلي:

الخطوة الأولى: تنفيذ برنامج إعادة هيكلة إدارة الموانئ وتشغيلها خاصة فيما يتعلق بخصخصة شركات قطاع الأعمال العام المملوكة للدولة.

الخطوة الثانية: خلق إطار عمل منظم حديث يغطي إحتياجات العقد مثل الكفاءة المالية ومستوى المهارات المطلوبة، وقواعد التعاقدات المرفعية، وأن يطبق إطار العمل هذا بكل الأطراف المعنية بنفس الأسلوب، وأن يراعى مراقبته بضمم بهيئات الموانئ والجهات الأخرى المختصة بمواجهة التكتل وأن يكون هناك ميكانيكية ثابتة للتطبيق.

الخطوة الثالثة: تأسيس منافسة داخل الميناء لأي نوع من التشغيل البضائع.

الخطوة الرابعة: خلق منافسة إضافية من خلال إنشاء أسواق جديدة عن طريق تعاقدات فريغ لوظائف محددة بألياءا.

الخطوة الخامسة: تشجيع المنافسة داخل الميناء للخدمات البحرية : القطر والإرشاد إلخ ..

إنشاء منافسة من طريق منح ترخيص أو عقد التزام للمشغلين الذين يستوفون شروط التعاقد المحددة مسبقا بهيئات الموانئ.

سكنون المنافسة محدودة لكل أنواع البضائع المحلية ويرجع ذلك إلى وضع المنطقة التي يخدمها الميناء من جهة ومن جهة أخرى على أساس النمو الثابت لسوق المايويات المحلية في مصر، وسوف تتنافس كل من الإسكندرية (المحطتين) وبورسعيد وكذلك دمياط جزئيا

البضائع التي تنقل إلى أو من القاهرة الكبرى في حين أن البضائع النافسة بمنطقة الإسكندرية سوف تكون من نصيب ميناء الإسكندرية.

ومن المتوقع زيادة حدة المنافسة بين الموانئ لمنطقة شرق البحر المتوسط خاصة أعمال الترانزيت ووصفة خاصة عند تشغيل ميناء شرق بورسعيد، وذلك بسبب قرب السوق التي تنشأ لشطوط السفن الكبيرة شاملة أنشطة النقل متعدد الوسائط واللواقي القوية للشاحنين.

ومن المتوقع أن يتهدد سوق ميناء دمياط وغرب بورسعيد من ميناء شرق بورسعيد.

سلطة الدولة في عصر المعلومات

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والإقتصادي

أن سلطة الدولة تعني قدرتها على ممارسة وظائفها الرئيسية سواء التقليدية (تنفيذية وحفظية وقضائية) أو الوظائف الحديثة لها وهي حماية الاستقلال وتأكيد سيادة الدولة وحفظ الأمن الداخلي - ومما لا شك فيه أن التقدم التكنولوجي في الاتصالات ونقل المعلومات قد أثر في إمكانية الدولة بالنسبة لقيامها بوظائفها - وتبدو هذه الظاهرة واضحة فيما يتعلق بالدول النامية التي تسمى حكوماتها جاهدة للحفاظ على استقلالها باعتباره حصيلة نضال وطني يستحيل التزطير فيه وعدم تمكين الدول الاستعمارية السابقة من نيل هذا الاستقلال. وأصبح هذا التمسك بالاستقلال سرباً في ظل تلك الدول الكبرى القدرات التكنولوجية المتقدمة في مجال الاتصالات حيث تستطيع هذه الدول أن تخترق الدول الصغرى - ألا أن هذه الدول تحاول أن تحمي نفسها واستقلالها وممارسة سلطتها للحفاظ على أمنها القومي - ولكن الدول الكبرى تسعى لتحقيق مصالحها التوسعية الضخمة بالتدخل في شئون غيرها من الدول الصغيرة - أي بعبارة أخرى أن سلطات هذه الدول الصغيرة تتعرض للأضعاف نتيجة قهر الدول المتقدمة - وهذا يعني أن الدول الكبرى تعمل على تقويض المنظمات القوية بالدول الصغرى إلى وحدات صغيرة ويذكر أن يمكن تدفق المعلومات عبر وسائل الأعلام العديدة التي ستقتحم كل المجتمعات المقبلة.

سيادة الدولة وعصر المعلومات

التسمية بحق الحياة الخاصة والحق في الإعلام والمعرفة - في نفس الوقت فأنه يتضمن بعض المسؤوليات والإتزامات حيث أنه لا يمكن منسأياً ومن هذا المبدأ فأنه قد أوجب إحترام حقوق الغير وسمعهم وحماية الأمن القومي والنظام العام والأداب العامة - وقد أجمع خبراء الحق الاتصال على تحديد أبرز عناصر ومقومات هذا الحق في الاتصال كحق إنساني شامل للعديد من الحقوق ومن ذلك:

أ - حق الإجتماع والحق في المناقشة والحق في المشاركة وما يتصل بذلك من حقوق تكوين الجمعيات.

ب - الحق في الإستثمار وفي الحصول على المعلومات وفي إبلاغ الآخرين بالمعلومات.

ج - الحق في الثقافة والحق في الإختيار والحق في الحياة الخاصة وما يتصل بذلك من حقوق التمتع الإستثنائية.

ونتيجة لتسارع الحقوق العصرية للمواطنين في ظل ثورة المعلومات وتطور تقنياتها أصبح هناك ما يمكن تسميته بالصندوق المعلوماتي للأفراد حيث لا يمكن أن نعتدي عليه وهذا الصندوق هو عبارة عن تخزين معلومات استطاع المواطن الفرء أن يجمعها بأشكاله تكنولوجية حديثة وأن يسترجعها كما يشاء وأن يبلغ عنها الآخرين وأن يتبادلها داخلياً وخارجياً.

صنع القرار السياسي في ظل ثورة المعلومات

أحدث تطور تلقى المعلومات بل حدود وانسبائها داخل الدولة تأثيراً كبيراً على عملية صنع القرار السياسي وتم تسخير هذه العملية من خلال آليات عديدة من أهمها النشر الواسع في كافة المجالات سواء من خلال الصحف والإتترنت والأفلام الصناعية وإذاعة التلفزيون سواء في المستوى الداخلي أو الخارجي كذلك طبع الصحف المحلية على نطاق دولي عن طريق نقلها بالأفلام الصناعية وطبعها داخل الدول الأخرى من ساعد على إنتشار الأفكار وتبادلها بين الشعوب ومحاولات إستثمار الرأي لتتفرع على الإتجاهات السياسية والإقتصادية السائدة للفاعلية على رسم سياسات الدول الكبرى إزاء الدول الصغرى في المناطق السالفة بل يقدم إستراتيجيات هذه الدول إلا أن تعدد المعلومات وكثافتها وتوسع النماذج وإقترار جماعات الضغط على إستثمار وسائل نشر وإذاعة المعلومات يسيء تهيئة أو تسمى إلى تحقيق كل هذا من شأنه أن يحدث أثر على صنع القرار السياسي سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة - وقد يلاحظ أن الدولة النظر في حيز الدول الأولى من خرم هذه النتيجة حيث زالت فكرة منع المعلومات من التفتق من حيز الدول الأولى.

وأخيراً فأنه لا خلاف في ضرورة إحترام وتوسيع حقوق المواطن في المعرفة والاتصال وفي التعبير وفي السؤال وفي النقاش وفي غيره من الحقوق - في نفس الوقت فأنه لا خلاف أيضاً على أن الدولة لا الحق وعليها واجب في الوقت نفسه يتحدد في فرض سياسات إعلامية على أعضائها وشعبها ومن ذلك على أنه لا بد من حق المواطن في المعرفة فبالرغم من أن الحق في الحصول على المعلومات وإستثمارها في المعرفة والاتصال للأفراد في اليمين وفي من تمكين المواطن من السيادة الإعلامية والسيطرة على الأرض والشعب لحماية الأمن القومي والنظام العام.

ويعد فأنه لا يمكن أن يحد من وضعت مدى سلطة الدولة في ظل عصر المعلومات ..

والله ولي التوفيق

لعل من أهم الآثار لثورة المعلومات وتكنولوجيا الاتصالات تكمن في التكتل الترويجي لسيدة الدولة بين إختيار أو إدعاء منها - فهناك تقسيم واضح في النظريات التطبيقية لفهوم السيادة بين الجانب القانوني والجانب السياسي - فيشير الجانب القانوني لسيدة الدولة أن السيادة مئة من صفات الدولة قوامها الإستقلال القانوني في مواجهة غيرها من السادات الأخرى - بمعنى أن القانون الدولي مثلاً هو الذي يحدد حدود العلاقات بين الدول وكيفية ممارستها لسيادتها إزاء الدول الأخرى - أما الجانب السياسي لفهوم السيادة فيشير إلى أنها تعني قدرة الدولة الفعلية على تأكيد ذاتها في المجال الدولي بحرية كاملة دون إمتثال لأي سلطة خارجية أو طرفها المحلي على تحقيق الإستقلال والإرادة الحرة في المجال الدولي دون الخضوع لأي طرف دولي آخر - وهذا يعني أن الدولة لا القدرة على السيطرة على إرادتها ومقرراتها بحرية كاملة.

ولذلك فإن هناك نوعاً نوعاً من السيادة القانونية والسياسية ماً - ودول أخرى تتمتع بالسيادة القانونية دون الجانب السياسي - ويرجع ذلك إلى التقسيم في توزيع القوة والقدرة التكنولوجية - فاقول المتقدمة هي دول كبرى تستمر حماية سيادتها القانونية والسياسية ثم إقتدار الدول غير المتقدمة المخروطة بالدول الصغرى أو الدول النامية لقدرتها على ممارسة سيادتها - وفي الوقت نفسه لا تستطيع هذه الدول الصغرى الصمود في مواجهة الدول الأخرى على التثقل في شئونها ويتجاوز حودها السياسية نظراً لضعف قدرتها التكنولوجية بصفة عامة - وهذا بالمعنى العادى في مجال المعلومات وتكنولوجيا الاتصالات حيث أسهمت الثورة المعلوماتية والاكتشافات العلمية في مجال النقل والاتصالات ونقل المعلومات بين الأقاليم الصناعية وقنوات المعلومات في إحداث تأثير واضح على مفهوم سيادة الدولة - فصبحت الممارسة الفعلية لظاهر السيادة تتحقق بقدرة ما تحوز الدول أو يتيسر لها من إمكانيات يبرهنا التقدم التكنولوجي والى في كافة المجالات والد اعلم العالم الآن أمام تقديرات جديدة في عصر المعلومات حيث أن هناك بعض الدول لا القدرة على ممارسة السيادة الكاملة في مقابل دول أخرى ليست لديها هذه القدرة - ولم يعد التمييز بين التسمية القانونية للسيادة ولكن التمييز بين السيادة السياسية التي أصبحت فاعلاً على الحكم على مدى سيادة الدول أو نقصها ولم تعد الصعود السياسية صيحة المخترق بل أصبحت أقل مسموحاً أمام التقدم التكنولوجي عامة ومجال الاتصالات والمعلومات بصفة خاصة والليصل هذا إكتساب سيادة الدول أو نقصها - حيث يبرز في مدى ما تمتلك الدول من إمكانيات علمية وتقنية متقدمة وأقاليم واسعة في هذا الصدد هو قدرة الدول التكنولوجية من طريق الأقمار الصناعية على إختراق الحدود بين إستبدان منها وقدرة إنتقال لإرسال عبر الفلكس وانتقالها عبر البريد الإلكتروني من خلال أجهزة الكمبيوتر وغيرها مما لا تستطيع الدول أن تقف إزاءه والرفض أو القبول أو حتى المقاومة التي قد تستلزم إمكانيات ومفاداة ومدى درجة كبيرة في مواجهة الطرف الآخر.

عصر المعلومات وحقوق المواطن

أن حقوق الإنسان هي حقوق أقربها كلاً الحقوق المدنية والسياسية - ومن أهم الوثائق في هذا الصدد هي الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الصادر عام 1948 - وعصر المعلومات كرس حق المواطن في الاتصال والمعرفة ونقل المعلومات واعتبرت من الحقوق الطبيعية التي لم يعد للمواطنة وأجهزتها وسلطاتها حق ملء أو الحد منه - وهذا الحق كما مره الألبوع يجمع بين طياته العديد من الحقوق الإنسانية الأخرى مثل حق العيش في سلام وحق التعليم والثقافة والحق في



MALLOY

YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS

Alexandria - Dikheia - Damietta - Port Said

Malloy
S.A.E.
P.O. Box 100
11511 Cairo
Egypt
Tel. 233 44 44
Fax 233 44 44



بقلم الدكتور ديان منتصر السكري الخبير البحري الدولي

تمتلك الصومال أطول ساحل في أفريقيا، حيث يبلغ طوله 3300 كم، يبدأ قبالة باب القندب عند مدخل البحر الأحمر مروراً بخليج عدن ويمتد جنوباً حتى الحدود الكينية، في منطقة تعتبر ممراً حيواً للملاحة الدولية. بعد انهيار الحكم المركزي في الصومال عام 1991، أصبحت السواحل الصومالية بدون مراقبة فعلية، وساحة لنشاط متعدد الوجوه تقوم به أطراف محلية وأجنبية، فشركت الصيد الأجنبية استباحتها مقابل دفع علاوات رشاوى لأمراء الحرب، كما أن الشركات الصناعية قامت بطمر المخططات والنشاطات الصناعية فيها بعد عقد صفقات بهذا الشأن مع أمراء الحرب أيضاً.

في المياه الصومالية قبل سنوات، ذك بعضاً اغتطف القراصنة خلال أسبوع واحد 7 سفن أجنبية كانت تعبر المياه قبالة السواحل الصومالية، فيما يصل عدد أفراد طواقم السفن المختطفة إلى 130 معظمهم من ماليزيا وتايلاند واليابان والمالينا ونيجيريا وإيران. وكانت السفينة الماليزية "ميونجا ميونجا" 5، التي تحمل 30 ألف طن من البتروليوميات إلى سنغافورة قادمة من السويدية آخر سفينة اختطفها مليشيات الصوماليين بعد وقت في قبضتهم هم جميعاً للصيد، وكان على متن السفينة الماليزية 36 ماليزيا وخمسة طيوليين. ويصل ذلك عدد حوادث القرصنة في المياه الصومالية 30 حادثاً على الأقل منذ بداية العام الحالي.

ومع أن مجلس الأمن الدولي أصدر قراراً بالإجماع في 2 يونيو (حزيران) الماضي بالسماح للدول التي لها وجود عسكري في مياه المنطقة بالتدخل إلى المياه الصومالية الإقليمية لمنع نشاط القرصنة، إلا أن دولاً لم تقم بحماية القرصنة بشكل فعال، وأصبح مظهر السفن العربية على مدى واسع من السفن اختطفها نظراً منادات في السواحل الصومالية. وكانت البحرية الفرنسية قد قامت بمهاجمة القرصنة في 11 أبريل (نيسان) للامسي سواحل ولاية بونت بسمال شرقي الصومال، لتقليص اليخت الفرنسي (بونات) من قبضة القرصنة في سواحل ولاية بونت. كذلك الجنود الفرنسيون من تحرير السفينة وإفراد طاقمها القاصد عددهم 40 فرنسيًا، وقد اعتقلت الجنود الفرنسيين من هذه السفينة 5 من مليشيات القرصنة يماكنون حالياً في فرنسا، لكن هذه التطورات لم تغير من الواقع الصومالي شيئاً حيثما تشاهد القرصنة في الصومال في الشهور التي أقيمت حرب مسلحة بين القوى الكينية المحلية وفي ولاية بونت بأن دفع الفدية للقرصنة من قبل مالكي السفن المختطفة هو تشجيع غير مباشر يعطيهم الجراءة في الاستمرار في عمليات الطغف، وتري الحكومة بدلاً من ذلك أن يتم دعم السلطات المحلية لتكاتف نفسها القرصنة.

والتي جانب تهديد القرصنة لحركة سفن الشحن وتقلات النفط فإن قطاعاً آخر متأثر في عمليات القرصنة المتكررة في الصومال، حيث تتعرض السفن المستثمرة لبرنامج الغذاء العالمي للتخريب من قبل القرصنة مما أدى إلى تأخر وصول المواد الغذائية المعالجة إلى مئات الآلاف من المتضررين في الصومال حيث يوجد حاليًا 3 ملايين صومالي تلمسا حاداً في المواد الغذائية وتقوم لوريلا لها تواجد عسكري بحربي في المياه الصومالية في إطار مكافحة الإرهاب بمراقبة سفن برنامج الغذاء العالمي إلى ميناء العاصمة لتوفير الحماية له. ويوجد في قبضة القرصنة حتى هذه الوقت 7 سفن عالمية أقل من شهر من بينها ناقلتان ماليزيتان حيث طيوليين فدية قدرها 8.2 ملايين دولار لتحرير هاتين الناقلتين وتناقلة أخرى كيروما شرق يالابية كاتورا قد اختطفها من قبل هذه الأعمال الإجرامية في المستقبل. - وفيما تتعرض السفينة "ميونجا ميونجا" 5، وشقيقتها "ميونجا ميونجا" 4، كلاهما لشركة النقل البحري الدولية، كما يطالب القرصنة أيضاً بفتح 3.5 مليون دولار لتحرير السفينة أيجي ميونجا مراكس الماليزية، بفضاف إلى ذلك نجد 130 سفينة مع طواقم هذه السفن من جنسيات مختلفة-دول بخلاف السفينة الأوكرانية الحاملة بشتا أسست لتعليق - وغيرها من السفن التي سوف تكون عرضة لثل هذه الأعمال الإجرامية في المستقبل. وتجرى حالياً مساومات بين القرصنة وبين مالكي هذه السفن عبر سمسارة لإطلاق سراحها وطواقمها، وزباد شجع القرصنة الذين يستغلون ضعف موقف الأطراف الأجنبية التي تتعرض على سلامة دعائها ومطاميتها ما يعني مزيداً من الأضرار تقع القرصنة ومزيداً من القوة يتكسبها القرصنة ليسمحوا الحكام الطغفان الصوماليين بالتدخل البحري لأدع هؤلاء القرصنة ومن وجه نظركم فلا يجب أن يعطي الحكومة للسفينة للتدخل البحري لأدع هؤلاء القرصنة بالتشترك والتسيق مع حكومات الدول المطلية على البحر الأحمر، حيث أن مصر سوف تكون الخبير الذي في هذا الموضوع نظراً لتخوف بعض شركات الملاحة من التهديد من الجنود من قناح السويس وأيضاً سوف يكون ذلك على الأساطيل التنميطية وتؤثر التورين البحرية يرتقما أو لم يحدث التدخل الفوري. يوجد مثل هذه الانتهات التي تؤثر على البلد الإستراتيجي لصح.



ولي هذا الجرم القراصنة الصوماليين ببردوم مستهينين من خطر السواحل الصومالية من الرقابة المحلية والخارجية وتحت قسمة القرصنة في المياه الصومالية إلى نهاية التسميات، وبدأت بشكل بدائي كما يربوها الصيادين المحليين في المياه الصومالية إذ أدى توافد سفن الصيد الأجنبية في السواحل الصومالية إلى حرمان الصيادين المحليين من مصدر رزقهم، حيث تقوم بحرق شبائكم بأخذ كل ما فيها ومطالبة قواربهم الصغيرة ويدها بملابها عندما تقترب من المناطق التي تتواجد فيها سفن الصيد الأجنبية.

وبعد تكرار هذه الحوادث في أكثر من منطقة صومالية قامت مجموعات من الصيادين الصوماليين بإنشاء تشكيلات من المليشيات المسلحة تقوم بمهاجمة سفن الصيد التي كان بعضها مسلحاً أيضاً ويستلزم مسلحين معينين لرد على هجمات الصيادين الذين استولوا على عدد من السفن، وكانت هذه الحوادث تنتمي بشبويات عادية يتم بعدها إطلاق سراح السفن الأجنبية، مقابل دفع تعويضات المليون، ويؤثر الوقت تحول الصيادين والمليشيات القبلية في المناطق الساحلية في الصومال إلى قرصنة لا يسهون إلى الانقسام في سفن الصيد الأجنبية فقط، وإنما يمتدحون من المال، ويتفق لهم ما أرادوا، حيث لمزج المال المحلي السواحل الصومالية مع بالنفس العابرة، ويصبح عدم وجود سلطة مركزية اغتطف القرصنة الصوماليين حركات السفن خلال السنوات الماضية حيث تزايدت نشاطهم بعد أن حصلوا على مبالغ مالية ضخمة.

وبلغ التعصير التقي في نشاط القرصنة الصوماليين حيث يتكون القوارب السريعة المجهزة بأجهزة كبريرة وأجهزة الرصد وطاقات الاستاذية الحديثة التي أجهزة تهديد الموجهة بالوجهي بين أسوأ وأسلمة متعته من الخافق، الآلية، إلى الصواريخ التي تطلق من الكف وهم يرتدون الزيأت العسكرية، ويستخدمون الانترنت الفاشلي كقواسم مع ملاة السفن التي يتم اختطافها، حيث تجري المفاوضات مع الماسمير وبالفات الحية، فالقرصنة أصبحت عملاً مقفاً يشارة في مسلعين قليلين وبخراء أمينين ومتجرمين معتزفين بسماسرة بكل واحد منهم يحصل على تسميه من الفدية.

ولما أن جل أعمال القرصنة تحدث في أعالي البحار في معظم الأحيان فإن القرصنة يمكنهم بعضاً كبريرة يشته في أنها بمثابة أفراغ اختطاف، فالقرصنة إلى المياه لخطف السفن العابرة في المياه الدولية لمياه الصومالية، حيث تنطلق القوارب السريعة التي تقل الماسلح من هذه السفن والأدع بعد تحديد الهدف بواسطة أجهزة الرصد والرقابة لركبة في السفن ونشر مكتب اللادة ويوفر لندن صورة إحدى السفن الثلاث لشبته كونها قاصد انطلاق القرصنة في موقعها إلى الانترنت واسمها مروج أوشاريان، ويصبح المكتب في (أي أم) السفن العابرة باتجاه المصيلة من مسار هذه السفن، الآلية التي تسفن القرصنة في إصطفاها إلى أطراف البحار، فطائرة القرصنة لم تؤثر فقط على سلامة حركة الملاحة الدولية على السواحل الصومالية، بل أن لها تأثيرات اجتماعية واقتصادية داخل الصومال.

ومع أن القرصنة وتشكلت في أنحاء المياه الصومالية إلا أن سواحل ولاية بونت المحاذية للبحر تعتبر أهم معقل للقرصنة بسمال شرق البلاد، ويوجد في هذه الولاية خلدان خضنة بوضعية يقاتل القرصنة السفن المختلفة، حيث يصعب الوصول إليهم برء لأنها منطقة جبلية، كما يصعب الوصول إليها برءاً لأنها خلدان خضنة بوضعية تصعب حركة سفنها فيها، وكان حاكم ولاية بونت، شمل شرقي الصومال الجنرال عري موسى سمرديا عندما أعلن أن سلطته في قاررة على مكافحة القرصنة، الذين شاعروا من هجماتهم ضد البشن العابرة للصومالية، وأوضاع الجنرال موسى أنهم "مصحداً أقرباء جدا بعد حصولهم على مبالغ مالية كبيرة من أصحاب البواخر المختلفة مقابل إطلاق سراحها... مما ما يصعب على من توسيع نشاطهم ضد السفن العابرة لمياه الصومالية ولتخليق عتبه وأضاف أنه في كل ما يتعلق القرصنة أمراً لا يقتصر على القوارب والسفن السريعة المجهزة بلحدث أجهزة الملاحة البحرية، لا قبرة لنا في ملاحظتهم، أنهم تهيئ من سلطنته.

وجاء تصديدها حاكم ولاية بونت في وقت ومات عمليات القرصنة في الأقاليم الشمالية الشرقية من البلاد إلى زحفها وبسجلت ولها هو الأمل في نومه منذ اندلاع أعمال القرصنة

A R K A S E G Y P T

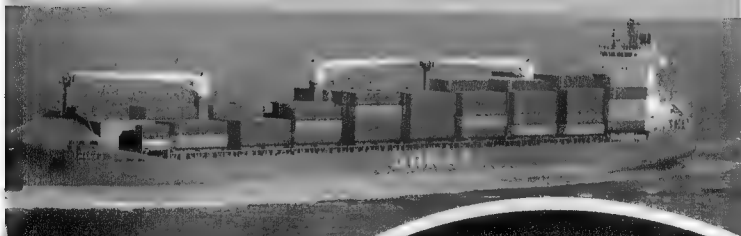
ARKAS

EGYPT

SHIPPING AGENCY

arkas-egypt@arkas-egypt.com

© 1999/07 Arkas (00) 960513



Phones : (00 203) 4875756
4849440
4849450

Fax : (00 203) 4868680

3, Farnand Addah St., El-Messalah, Ramleh Station, Alexandria, Egypt



DP WORLD
Sokhna

- مشروع
- بضائع
- سعات تخزينية هائلة
- احترام الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- نعمل بتكنولوجيا القذ
- سرعة القذ
- فن تداول الحاويات
- راحتنا مستو
- كثر
- مجانية

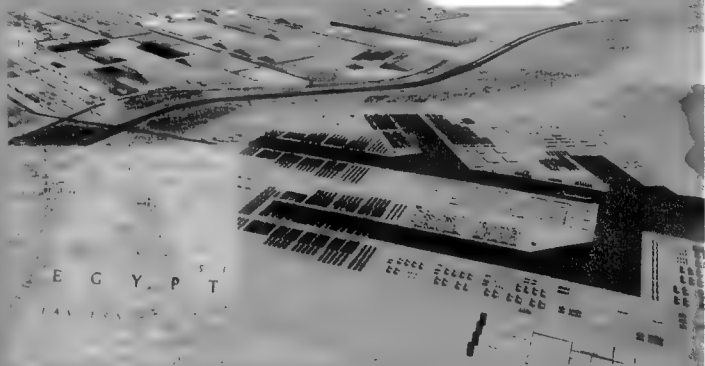
بعض الجوانب الإيجابية للميناء
ومنتج

- إجمالي حجم الاستثمارات والميناء والمركز اللوجستي حتى عام 2020 تصل إلى 1.7 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020 ، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقعة في المركز اللوجستي عام 2010 ، 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 إلى 2000 شركة .
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجستي عام 2020 ، 20.000 فرصة عمل . العمالة الغير مباشرة ، 85.000 فرصة عمل .
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 165.000 فرصة عمل .
- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 500.000 .
- الحجم المتوقع لإوارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 4.6 مليار دولار .

ميناء السخنة



DP WORLD
Sokhna



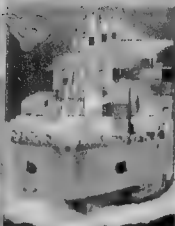
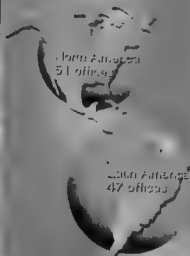
ميناء القرن

ALAFIFI

WORLD TRANSPORT

afifi

PANALPINA
ON A CONTINENT



Asia
49 offices

Oceania
4 offices



Services Offered in

Arrange of Air and Ocean freight shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Cross-trade shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site www.afifiworld.com

TEL +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX +2(03)5923797

+2(03)5901521



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

رخصة خاصة بمواني الجمهورية العامة.



نقدم خدماتنا لكم في كافة المجالات
المحدي لضمان سلامة مصالح عملائنا.
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الطارئة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة.
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والآليات والمعدات والسحب لاتي
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الطاق فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسليمات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office. Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax (03)4485675
Mobil. 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

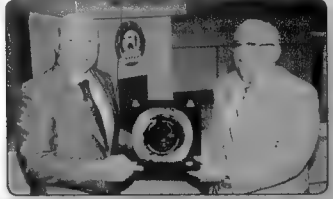
الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
الإسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل ٢٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

ميناء دمياط كلية الاقتصاد والعلوم السياسية لميناء دمياط



كما قدم السيد الوفاة/ حسين الهرمبول درج هيئة الميناء السيد الوفاة/ رئيس الوفد .
وقد تركزت هيئة الميناء لتنظيم وإعداد برنامج متميز لاستضافة الوفد شمل جولة بحرية بالميناء
وجولة تيلية بالباخرة برأس الوفاة وحتى مصب النيل والبحر المتوسط .
وأول محاضرة دمياط أعرب الوفد ورئيسه عن سماعتهم بالافتتاح بالمستوى الرابع الذي
استقبلوا به والبرنامج الحافل الذي أعدت هيئة ميناء دمياط والذي حقق لهم الغرض
الأساسي من الزيارة وهو التعرف على تلك المنطقة العزيزة من أرض مصر وما تم بها
من إنجازات مطردة خاصة بميناء دمياط مما أعطى صورة صادقة عما يتم من مشاريع
تضاف إلى ثرواتها القومية.

استضافت هيئة ميناء دمياط وفد جمهورية جرجي كلية الاقتصاد والعلوم السياسية في زيارتهم
لميناء دمياط برئاسة الوفاة/ طه خليل .
و قد كان في استقبال الوفد الوفاة/ بحري/ حسين الهرمبول رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء
دمياط وقيادات الهيئة .
حيث قدم سيادته عرضاً تقديمياً إستعرض فيه الميناء من جميع جوانبه من حيث الأرصدة
والمنشآت والمشاريع القائمة وحرص الاستشار المتاح به كما تحدث سيادته عن الجانب
الاقتصادي والإجتماعي والأنشطة الخدمية التي تقدمها هيئة الميناء للعاملين والعملاء وكذلك
الدور التي تمارسه الهيئة في الإسهام في خدمة المجتمع والبيئة المحيطة والتفاعل معها في
مختلف المجالات



بتكلفة 200 مليون دولار دمياط تستعين بشركة صينية لتعميق الممر الملاحي

السداد لمدة عشر سنوات، ويؤمن فوائد وعلى أن يتم سداد القرض من طريق
خصم 70% فقط من الرسوم السيادية ومقابل رسوم الانتفاع المستحقة لهيئة
الميناء على " KGL " وعلى أن تتنازل " KGL " عن أى مبالغ من القرض لا يتم
سدادها خلال 10 سنوات من بدء التشغيل.
من ناحية أخرى أشار عاطف العوضى مدير عام التخطيط والبحوث بدمياط
لتداول الحاويات إلى أن الشركة في انتظار موافقة هيئة ميناء دمياط على
تعميق الرصيف الفاضل بالشركة في دمياط والذي من المنتظر أن تكون خلال
الشهر المقبل والذي يهدف إلى تعميق غاطس الرصيف إلى 17 متراً مقابل 13
متراً فقط حالياً بما يسمح بجذب كبرى السفن العالمية وتصل التكلفة المبدئية
للمشروع إلى حوالى 40 مليون دولار.

ولغت شركة دمياط الدولية لإدارة الموانئ (KGL) مقدراً مع شركة هاربور
الصينية (China harbour) لتكريك الممر الملاحي بدمياط ليصل إلى أعماق تصل
إلى 18 متر شاملة الأرصدة وحوض الدوران ليصل عمق العوض إلى 17 متراً.
قال جميل البهبهاني مسئول المشروع بـ (KGL) إن المشروع يتكلف 200
مليون دولار وإن الشركة تستهدف مشروعاً عملاقاً بميناء دمياط من المتوقع أن
يزيد الطاقة المضافة للميناء بمقدار 4 ملايين حاوية مكافئة سنوياً ليصبح ميناء
دمياط من الموانئ المحورية على موانئ البحر المتوسط.
ويؤزم العقد شركة " KGL " ميناء رصيف بأطول تصل إلى 2300 متر ويأصاق
17 متراً على طولها، وإقراض هيئة ميناء دمياط مبلغ 60 مليون دولار لتكريك
وتعميق قناة مداخل الميناء وحوض الدوران حتى 18 متراً وأعطت تسهيلات في

مصر تستضيف مؤتمر الفياثا الدولي لوكلاء ومرحلي البضائع والوجستيات بالقاهرة عام 2011



المختلة والمشروعات اللوجستية في مصر الأمر الذي رجح كعصر لاستضافة هذا الحدث الكبير وأضاف مازن بأنه سوف يعقد على هامش المؤتمر معرض دولي تشارك فيه شركات ومصنعين وشركات أداره من مختلف أنحاء العالم يعرضون خلاله أحدث ما يتور في العالم من تطور هائل في مجالات النقل والتكنولوجيا والتقنية ولقنيه والحلول المتكاملة الأمر الذي سوف يسهم في تطور الخدمات المقدمة الى المصنعين والتجارة الدولية والذي من شأنه وضع مصر على خريطة تجارة اللوجستيات وهي التجارة العالمية التي برعت فيها دول كثيرة من أبرزها صافورة ودي ويهوج كونج ومصر مازن بأن الملف المقدم من مصر قد أحتوي على شرح وافى لجموعة من المشاريع التي قامت بها وزارة الطيران والنقل والاستثمار والصناعة والتجارة والمالية الأثر الى التي الملف بالإضافة الى وضع مصر السياحي كعولة سياحية من الدرجة الأولى وتجار الفئانك المميزه والأماكن السياحية وقاعات المؤتمرات وسهولة الحصول على تأشيرات الدخول وأضاف مازن بأنه سوف يتم تشكيل لجنة من الشعب لبدء في التجهيز للمؤتمر من الآن وتقدم رئيس وأعضاء الشعب بوافر الشكر للفرقة التجارية بالإسكندرية ورئيسها الأستاذ أحمد الوكيل لدعم الغير المحدود المقدم للشعب لاستضافة هذا المؤتمر بمصر كما أشار الى ترابط كافة أعضاء الاتحاد العربي لرحلي البضائع والوجستيات لترشيح مصر للفوز بالتفكير كان له أثر كبير في تدعيم موقف مصر في الفوز بالتزشيح ومن المنتظر حضور وفد رفيع المستوى من النقطة العالمية يتأير لقبل لمرأجه أخر استعدادت الشعب لاستضافة المؤتمر وأخيرا أقال مازن بان الشعب سوف تبدأ في مخاطبة الوزارات المختصة حتى يمكن الاستفادة من اتفاق المؤتمر بمصر.

تمكنت شعبة خدمات النقل الدولي بالفرقة التجارية المصرية الممثل الرسمي لوكلاء ومرحلي البضائع والوجستيات بجمهورية مصر العربية في الفوز باستضافة المؤتمر السنوي لمنظمة الفياثا الدولية في القاهرة أكتوبر 2011 ومن المعروف أن منظمة الفياثا الدولية هي المنظمة الدولية التي تضم 40000 شركة ومؤسسة ومنظمات محلية ودولية تمثل 150 دولة يعمل بها أكثر من عشرون مليون موظف وعامل في مجال النقل الدولي والوجستيات قد تأسست المنظمة عام 1926 ويقع مقرها بمدينة زيورخ بسويسرا



نواز مازن نديم

ومن المتوقع أن يشارك في المؤتمر التي تستضيفه شعبة خدمات النقل الدولي أكثر من 2000 مشارك من أكثر من مائة دولة على مدى 3 أيام ويتم مناقشة أحدث وسائل النقل الدولي والوجستيات والقوانين والمعاهدات الدولية والمشاريع المتحة في دول العالم بصفة عامه والمختلة ومصر بصفة خاصة وقد أعلن عن فوز مصر باستضافة المؤتمر على هامش اجتماعا كعويرس الفياثا المقام بمدينة فان كوفر بكندا سينتير الماضي وقد أشاف اللواء مازن نديم رئيس مجلس إدارة شعبة الخدمات النقل الدولي مصر بان الفوز لم يكن سهلا حيث تلقت أكثر من دولة لاستضافة المؤتمر أبرزهم البرازيل ولكن الجمعية العمومية للمنظمة قد اختارت بالأغلبية مصر لاستضافة هذا المؤتمر العالي نظرا لما تتمتع به مصر من أمن وأمان ومشروعات حالية ومستقبلية في مجالات النقل والوجستيات والتطوير الإيجابي الحادث في المطارات والجوانب المصرية

الاتحاد العربي لغرف الإلاحة البحرية يعقد اجتماع مجلس إدارته 12 يومى 5، 6 نوفمبر - بيروت - 2008



ARAB FEDERATION
OF CHAMBERS OF SHIPPING

بين الدول العربية ومالها من مزبوء إقتصادى كبير في هذه الظروف الإقتصادية العالمية الحالية.

كما سيبحث المجتمعون من
9 دول عربية (السودان — لبنان — الأردن — الكويت — السعودية — اليمن — مصر — سوريا — ليبيا —

تونس) إقرار ميثاق الشرف والتعاون بين أعضاء الاتحاد وكذا مناقشة فكرة إنشاء شركات عربية فيما بين الأعضاء فضلا على الإطالع لأم ما تم التوصل إليه من توصيات الاجتماعات التي عقدت ببروكسل 2008 ليحت موضوع Motor Ways of the Sea بين دول الاتحاد الاوروبى والنول المخططة على البحر المتوسط.



نواز مازن نديم
محسن المصري

أعلن اللواء بحرى/ محسن المصري الأمين العام للاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية بأن الاتحاد قرر عقد إجتماع مجلس إدارته الثانى عشر للعام فى العاصمة اللبنانية بيروت للفترة 5/6 نوفمبر 2008 دعماً ومؤازرة لأعضاء الاتحاد بالجمهورية اللبنانية الشقيقة وكذا الإطالع على الجهود المبذولة فى لبنان ومن الفرقة الدولية الملاحة ببيروت لدعم حركة التجارة البحرية والإقتصاد اللبنانى فى هذه الفترة، وسيناقش المجتمعون أيضاً توصيات الدراسة التي قام الاتحاد بإعدادها بخصوص النقل متعدد الوسائط فى الوطن العربى ومقترحات التطوير والتي تم رفعها الى مجلس الوحدة الاقتصادية العربية للنظر فى عرضها على القمة العربية الاقتصادية والاجتماعية والتنمية المقرر عقدها أوائل العام القادم 2009 بدولة الكويت.

والتي أبرزت أهمية تبني الدول العربية إستراتيجية عربية واحدة للنقل متعدد الوسائط بين الأنظار العربية مما سيسهم بحد شك وتنشيط للحركة التجارية

عن المعجز اللاحق للبضائع المستلمة تحت الشكّة !

استمتع كثيرا بما يكتبه الأستاذ كامل النجار رئيس مصلحة الجمارك الأسبق، متعاً بالله بالصحة والعافية. والكتابة عنده فيها عمق وفهم لروح القانون الجمركي، فضلاً عن خبرته الواعية بالمسائل الجمركية والاقتصادية. ومن هذه الكتابات الجميلة، مقاله الأخير بمجلة الترنشيفال عدد سبتمبر 2008، وكان عنوانها: "السحب المباشر من الباحرة على وسائل النقل".

والحقبة يرجع صلتى بالأستاذ كامل النجار إلى عام 1996، حيث هونت ستها عضوا في اللجنة المنظمة لأول مؤتمر نقل بحري موسع تنظمته مؤسسات غير حكومية، والذي عرف بمؤتمر مارينز الأول عام 1996، ونظمته ثلاث جمعيات بحرية، هم الجمعية البحرية المصرية، والجمعية العربية للملاحة، وجمعية الأكاديميين البحريين، وهذه الصلة بالأستاذ كامل النجار، جاءت حينما طلب مني المرحوم العميد الفونس حبيب رئيس الجمعية العربية للملاحة - أن أكون من ضمن المنظمين للمؤتمر، وذلك بغرض نجاحنا في استقدام الفونس عادل رئيس مكتب السفن المصرية في القاهرة، إلى سفينة بحرية أكاديمية الملاحة - مستغلين فائدة السفن ومشروع قناة إسرائيل، وكانت بتاريخ 1 / 11 / 1995، وكان ذلك العام كبيرا وفريدا في يحدث من قبل في قطاع النقل البحري، فالقاعة أبادتة كانت مملوءة بالأكابر والداخل والخارج، والسبب في ذلك يرجع إلى أن الفونس عادل عزت كان عازفا على العود أو القاء في أي من هذه التجمعات، فلشارك في مؤتمرات أو تجمعات وغيرها ... إلخ؛ أما سفره إلى لندن سفويا، كان مجتمع النقل البحري العالمي ضم ما بين 600 و700 مندوب، وكان عازفا من ذلك النوع من الاتصالات، فضلا عن أن فيه فائدة للسفن المصرية، حيث أنها كانت تعرف أحوام سفينة كانت بعيدة عن أجواء النقل البحري المصري، حتى أنها يقال عنها أنها جسيمة منكرة. فلف إستلطنا انخراط في هذه الجريدة بعد زيارات مكثوبة للهيئة بالإسكندرية، كان وراء هذا العمل الرائع (فضيلة غرست) الدكتور أحمد عبد القيسم وأعضاء مجلس إدارة الجمعية البحرية المصرية، وقد أسفر ذلك العمل عن نصيب كبيرة وتجمع لمجتمع قيادات النقل البحري، وقد قال البعض أن هذا التجمع لم يحدث منذ أكثر من 40 عام، حفل بهجر، وكان المصور مكثف، ومنهم من كانوا نجوم في قطاع النقل البحري قبل عام 1952، من أمثال الأستاذ المصطفى الصايغ الذي أنقذ المالكي أثناء الهجمة الشديدة والدكتور عمر العبدوي المصاحب بشركة النقل المصري قبل التفرع ... إلخ. ومن كان أن اختار الفونس حبيب لنا في عضوية اللجنة المنظمة المؤقتة فيما بعد، فانخرت عليه الاتصال بالجمارك وإطراكمها في المؤتمر بموضوع أسامة وقتند كان من الرعاة المماركة للنوايا الجمركية، والمحاضر السيد كامل للنجار، والمقيم أن هذا الاتصال تم ترتيبه من العاج المسمى حبيب مدير هذا المناقشة المحركي وقتها، وهذا العمل كان أول اتصال مباشر بين مؤسسات النقل المدني والنقل البحري بين مملكة الجمارك بعيدا عن تنظيم الوزارات الحكومية، هذا العمل نتجده فسلطة أخرى تم فرضها من قبل جماعة أول الفسلطة، والتي تحدثنا

عنها في المقالين السابقين .
 أربع فروع مقال الأستاذ كامل النجار، ولا أريد أن أسرد ما قاله ، وما قسمته
 إلى فقرات كما فعلت لسرعة وفهمان عملية السحب المباشر الرسائل من السفن ، وقد
 قد طالب بإلغاء النظم السابقة كنظام جرى الإنستاك ، جاري التفرغ ، وتحث
 اللجنة (قرار 46) والتي سعي به وهو قرار 150 ، وأن يستبدل التسمية لنظام
 الأخير: شتيعية أخرى صحيحة ، وهو " السحب المباشر " ، وأن يكون السحب بعد
 الشد والضرب في الرسوم الصارية غير وصول للبحر ، وليس قبل ذلك تجنباً لإعادة
 حصة الرسوم وسداد الفرق أو استرداده ... الخ .
 وبما أننا ، مثالي ، سيكون إصلاحاً قاله الأستاذ كامل النجار ، وقد تصادف أن اتصل
 بجيكيتي - منذ أسبوعين - معاً قانوني لأحدى شركتي الإستيراد والمخصصه
 في إستيراد الأسماك الإستراتيجية، ولطلب مني بعض أوراقه فأنه عن مسألة قانونية،

تابع استرداد الضريبة الجمركية مع العجز اللاحق للبضائع المستلمة تحت الشك!

- ونصت المادة (50) من ذات القانون: "يتأهل الجمرع بعد تسجيل البيان مطبوعة للبضائع والتحقق من نواحيها وتقييمها ومشتقها ومن مطابقتها للبيان واستندات المطابقة به، والمحقق مطابقة جميع الطرود أو بضاعتها، أو عيّن مطابقتها وفقاً للقواعد التي يصدرها المدير العام للجمارك".

حكم محكمة النقض

- وفي حكم وحيد وفريد من نوعه، أصبحت محكمة النقض حكماً في هذه المسألة، وأن كان الشكاف قد فإن هذا الحكم الوحيد لم ينشر بعد، على الرغم من صدوره منذ عدة أعوام. لذلك فأتى حكمه كالتالي؟
إن التزام الرسل إليه بإعادة الضريبة الجمركية - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - مقصور على ما يستحق منها على البضائع التي تم الإفراج عنها بعد مرورها بالحدود الجمركية إلى داخل البلاد، فإذا ما أرفق الرسل إليه بكامل الضريبة الجمركية المستحقة على الرسل المسحوبة بما فيها من نقص، فإنه يكون قد أوفى بدوين غير مستحق عليه بالنسبة للضريبة الخاصة بهذا النقص، ومن ثم يجوز له استردادها....."

وجوب استرداد

- بعد أن بينا للسادة المستوردين السند القانوني في أحقيتهم في استرداد ما تم سداده للجمارك من رسوم جمركية عن العجز اللاحق للبضائع التي تم استلامها بنظام تحت الشك، وهو نظام التسليم الجمركي الذي حل محله منذ عامين نظام الإفراج المسبق الواردات - فقوم بمكثهم - المستوردين - أن يدفعوا دعوى أمام القضاء، وطعن مضمون بطلانها محقة التسليم إن شاء الله كل ما هنالك، وهو إبعاد المستندات اللازمة كاتون الإفراج وغيرها، وإعداد صنف الدعاوى وكاتبها بشكل جيد عن طريق محاميه، مع ملاحظة: أن هذا الدين هو دين منى يتقدم بـ 15 عاماً، لأن هذا التسليم الضريبي هو تسليم فاسد، وتم استثناء هذه الرسوم الجمركية بإكراه ويدين وجه حق، وهناك كثيرون من المكاتب الضريبية، سواء دستورية أو نقض أو إدارية عليا، أكدوا جميعاً بأن حصول أي ضريبة لازم أن يكون بناء على نص قانوني، ولا كان هذا دعوان من الجهة الإدارية على حال يطوق المواطن، فالطالبة 119 من الدستور المصرى حدث الضوابط الخاصة لكل من التسليم الضريبي والتفتيش في المجال الجمركي، وهذه المادة تنص على أن: إنشاء الضرائب العامة أو تعديلها أو إلغاؤها لا يكون إلا بقانون. ولا يعفى أحد من أدائها في الأحوال المبينة في القانون. ولا يجوز تكليف أحد أداءه غير ذلك من الضرائب والرسوم إلا في حدود القانون."

- وفي حكم عظيم أصدرته المحكمة الدستورية العليا برئاسة شيخ القضاة المحرم الدكتور عوضي لم: "السلطة التشريعية على التي تقضي بديها على زمام الضريبة العامة، إذ تتولى بنفسها تنظيم أوضاعها بقانون يصدر عنها مضمناً تحديد نطاقها، وعلى الأخص من خلال تحديد وعائها، وأسس تقديرها، وبيان مبلغها، والتميز، أصلاً بين الممولين عنها، وقواعد دفعها بتخصيصها وتوزيعها، وكيفية أدائها، وغير ذلك ما يقتضيه بيانها هذه الضريبة هذا الإطاعة منها، إذ يجوز أن يقتصر في الأحوال التي يبينها القانون: "الضريبة رقم 9 لسنة 17 قضائية دستورية، الجريدة الرسمية 19 سبتمبر 1996".

لقاء قادم

- إن شاء الله في مقال قادم، سوف نتناول موضوع آخر خاص بتداعيات القرار الوزاري 430 لسنة 2007 الصادر في 10 / 10 / 2007 (نقل جري) وقرارات أخرى بشأن البضائع والماويات والتراخيص الواردة برسم إعادة التصدير، وهو قرار يقضي بحصول الوكيل للحل في المثل للخاص وإصالح هيئة المبادء الخارج به من الماويات والبضائع التراخيص مبلغ 5.2 دولار أمريكي عن كل حاوية ترازنت 20 قدماً، و25 سنتاً عن كل طن ترازنت بضائع عامة أو صب جاف..... الخ.

وهذا الأمر، قد أثاره الأستاذ عادل الصعي رئيس غرفة ملاحه برسعيد، ونشر في مجلة الأهرام الاقتصادية عدد 3 / 2008 م، ويعد النشر، أمناً قاتلاً ولأسناد الدكتور زكريا يميني عميد كلية حقوق القاهرة الأسبق والحاضر بكلية الحقوق بالبحر والحدودات من أحد المحللين، وليس كلاً، وقد إتهننا إلى عدم أحقية ميثاق الوان في حصول هذه الرسوم لمخالفات القانون والنسور.

من البضائع ذات الطبيعة الخاصة مثل الرسل سريمة التلك كالسج والذواجن والمعدات، أو تلك التي تسبب في تلوث الأرضة والمخازن كمشقوق الأعلاف ومجروش البلاستيك، وحديد الخردة، وبضائع الصب من أقصاء وأثر، أو الرسل ذات العدد الكبير، والتي ترد في عيواف يمكن معالجتها بشرط تعاقها، وأن يكون الشمول متناهي، ويقتضي بند جمركي واحد، ونفس الشئ بالنسبة للبضائع تسليم صاحبها والتي ترد في جولات أو براميل بأعداد كبيرة... الخ.

إذعان جمركي

قبل إستلام هذه الرسل طبقاً لنظم السحب المباشر، فقد كان هناك وقتتد طلب مذن جرائم من مصلحة الجمارك لصاحب الشك، يجب أن يستوفيه قبل تطبيق نظام السحب من تحت الشك على رساله، وهو أن يتمد كتابة بأن الجمارك غير مسئولة عن أي عجز يرد على الرساله بعد إستلامه من تحت الشك، أو أن يدفع كامل الضريبة الجمركية قبل الاستلام، وأنه لا يجوز له استرداد أي ضريبة جمركية تمثل هذا العجز الجزئي اللاحق بعد عملية التفرغ النهائي للسببية. وبعد تحديد العدد والوزن، وعليه أن يدفع الضريبة أو الوسم الجمركي بالنسبة الزائدة في البضائع مع التفرغ فضلاً على أنه لا يجوز إتمام الإجراءات الجمركية تحت هذا النظام على الأصناف التي ترد بأسماء متقدمة - إلا إذا أقر المستورد أو وكيله بقوله لحساب الضرائب والرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب الجمركية، وقد كان غالباً ما يرد عجز جزئي على هذه الرسل المثلين عليها نظام الاستلام من تحت الشك. وقد يكون هذا العجز من نوع عجز طريق، أو عجز مود، وفي كلا الحالتين لم تكن الجمارك ترد للمستوردين ما حصلته من رسم وارد على هذا العجز بنوعيه، والمستوردين أيتها لم يكن أي منهم يستطيع المطالبة بما حصلته الجمارك من العجز الجزئي لرسلهم لإستلامه أن هذا التحصيل سليم ومطابق للقانون، وهو في حقيقة الأمر مخالف للقانون والنسور، وأن هذا التحصيل والأسداد والضرائب الجمركية أساساً قرار أو تعليمات أو مشورات الجمارك فقط، وذلك على نحو ما ذكر، ما سوف نبيته للقرآن بعد حين، حتى يمكن لأي مستورد أو صاحب شأن استرداد هذه الرسوم الجمركية السابق تحصيلها، وفي مدة تقادم 15 عاماً، وليس 3 سنوات كما يعتقد وبأن كثير من المستوردين والمحاميين..

إذعان لملاحي

الأمر لا يتوقف على إذعان الجمارك فقط، لأن هناك طرف آخر يهجر أصحاب الشأن وتعلمهم، ويتمثل بأنه في أنه لا بد للمستورد طالب السحب المباشر (تحت الشك) لرسله، بإذعان وتعهد، من الوكيل الملاحي للخط الأجنبي، أيون الناقل الجمركي المصري مباشرة، في أن يسحب رساله من تحت الشك بمعدل تفرغ ووقت معين، وأن الناقل الملاحي أو وكيله الملاحي غير مسئول عن أي عجز جزئي، وأنه لا يجوز لصاحب الشأن استرداد مقابل نسبة هذا العجز الجزئي، كالم بضاعة، ويكمن نواو (آجرة النقل) - بل أن صيغة التعهد المكتوب من صاحب الشأن، هو أنه استلم كامل الرساله بدون عجز، وذلك قبل عملية الاستلام الفعلي، ونفس الشئ للرسم التي ترفضها الهيئات الأخرى، كهيئة ميناء الإسكندرية.

هذه المسألة القديمة الماثرة منذ أكثر من 30 عاماً، وهو إيجاب صاحب الشأن أن يتقدم كتابة بعدم طلبه استرداد نسبة الضريبة الجمركية والضرائب الأخرى للمصلحة بها، من مقابل نسبة العجز الجزئي، والتي تعلق رساله المستلمة بنظام السحب المباشر، وسواء كان هذا النقص أو العجز الجزئي في الوزن - أرفى العدد - فإن ما أرفا، صاحب الشأن أو الرسل إليه، من كامل الضريبة الجمركية المستحقة على الرسل المسحوبة بما فيها عجز أو نقص، أو أداء مخالف للقانون والنسور فإنه يكون قد أوفى بدوين غير مستحق عليه بالنسبة للضريبة الخاصة بهذا النقص، ومن ثم يجوز استردادها، وهذا تطبيقاً لنصوص الدستور، وتطبيقاً لفهم القانون الجمركي ذاته.

حكم القانون

- فالطالبة (5) من قانون الجمارك، نصت صراحة بالآتي: "تخضع البضائع التي تدخل أراضي الجمهورية لضرائب الواردات المقررة في التعريفات الجمركية، عدا على الضرائب الأخرى المقررة"، وذلك لا ما استثنى بنص خاص..
وتنص المادة (11) على أن: "تكون الضريبة الجمركية على البضائع الخاصة بالضريبة قيمية حسب الحالة التي تكون عليها وقت تطبيق التعريفات الجمركية وطبقاً لجداولها.....".

مركز الموانئ المصرية بين موانئ البحر المتوسط



دكتور ريان / مدحت عباس خلوصى مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى خلال شهر سبتمبر 2008 صدر عدد يوليو و أغسطس 2008 لمجلة Cargo System وقد احتوى هذا العدد على ملحق بعنوان "Top 100 Container Ports" أى أن هذا الملحق يحوى أعلى مائة ميناء حاويات فى العالم. وكان الأساس الذى قيس عليه كل ميناء هو مقدار ما يتداوله الميناء من حاويات خلال السنة، عندئذ وعلى الفور تبادر إلى ذهنى سؤال هو أين مركز الموانئ المصرية بين المائة التى تحتل قمة موانئ الحاويات؟ كما كان هذا الملحق مرفقاً معه خريطة للعالم موضعاً عليها موانئ القمة المائة ومركزها (ترتيبها) بين الموانئ الأخرى. وهذا أثار فضولى أيضاً وولد فى ذهنى سؤال آخر ما هو مركز الموانئ المصرية بين موانئ البحر المتوسط وهى الموانئ المنافسة للموانئ المصرية. وهى هامش الخريطة كانت هناك مقارنة بين نتيجة احصاء عام 2006 واحصاء 2007 مبيته مقدار النمو / أو التدهور الذى حققه كل ميناء خلال العام. وهذا أثار فضولى أيضاً للبحث عن نتيجة احصاء عام 2005 للتعرف على التطور الذى حققه كل ميناء خلال الثلاث سنوات الماضية ووجدت نتيجة احصاء عام 2005/2006 فى عدد أغسطس 2007 من مجلة Cargo Systems والخريطة المرفقة مع العدد. ومن الإحصاءات الواردة عن موانئ الحاويات أعدت للقارى هذه الجداول الثلاث التالية التى توضح النمو والتدهور الذى حققته موانئ البحر المتوسط خلال الأعوام 2005، 2006، 2007. وتبين الجداول مركز كل ميناء فى قائمة موانئ القمة المائة وكذلك عدد الحاويات التى تم تداولها خلال الأعوام الثلاث.

- موانئ القمة على البحر المتوسط عام 2005

مركز الميناء بين موانئ البحر المتوسط	مركز الميناء بين موانئ القمة المائة	إسم الميناء	عدد الحاويات التى تداولها
1	25	الجزيرة	3.180.000
2	26	جيويتاويرو	3.116.000
3	37	فالنسيا	2.409.821
4	45	برشلونة	2.078.000
5	58	جنوة	1.625.000
6	63	بيرييه	1.395.000
7	67	بورسعيد	1.340.000
8	68	مالطا (ميناء حر)	1.321.000
9	76	دمياط	1.218.558
10	78	حيفا	1.407.000
11	82	لاسيبزيا	1.024.455
12	86	مارسيليا	906.000
13	95	أزمير	784.000

يلاحظ على هذا الجدول غياب ميناء الإسكندرية عن موانئ القمة المائة واحتلال بورسعيد المركز 67 بين موانئ القمة المائة وميناء دمياط فى المركز 76. كما يلاحظ أيضاً أن مجموع الموانئ على البحر المتوسط التى تحتلها قائمة موانئ القمة المائة هى 13 ميناء فقط وعدم احتلال أى منهم مركزاً متقدماً فى الرتبة الأولى من اللات.

تأثير مركز الموانئ البحرية على القيمة المضافة للبحر المتوسط

- موانئ القمة على البحر المتوسط عام 2006

مركز الميناء بين موانئ البحر المتوسط	مركز الميناء بين موانئ القمة المثلثة	البلد	عدد الحاويات التي تداولها عام 2005	عدد الحاويات التي تداولها عام 2006	نسبة النمو أو التراجع
1	26	الجزيرة	3.180.000	3.256.776	%4.8
2	33	جويوتايرو	3.116.000	2.938.178	%7-
3	35	بورسعيد	1.340.000	2.691.166	%101
4	37	ثانيسيا	2.409.821	2.612.049	%8
5	44	برشلونة	2.078.000	2.318.239	%12
6	60	جنوة	1.625.000	1.657.113	%2
7	67	مالطا(ميناء حر)	1.321.000	1.485.000	%12
8	73	بيريه	1.395.000	1.403.408	%1
9	81	لاسيبيزيا	1.024.455	1.134.000	%11
10	84	حيفا	1.107.000	1.070.000	%5-
11	88	مارسيليا	906.000	941.400	%4
12	91	دمياط	1.218.558	906.122	%24-
13	98	أزمير	784.000	847	%8

يوضح الجدول التالي ترتيب الموانئ حسب مركزها بين موانئ القمة المثلثة كما يوضح أيضاً مقارنة بين عدد الحاويات التي تداولها في عام 2005 و 2006 ونسبة النمو أو التراجع لكل ميناء يلاحظ على هذا الجدول أيضاً غياب ميناء الإسكندرية عن موانئ القمة كما يلاحظ من المفارقة تقدم أربعة موانئ ومنها بورسعيد التي حققت نسبة نمو قدرها %101 وتقدم من المركز 67 إلى المركز 35. كما يلاحظ أيضاً تراجع ثمانية موانئ عن مراكزها في عام 2005 منها ميناء دمياط الذي تراجع من المركز 76 إلى المركز 91 كما يوضح الجدول أنه مازالت موانئ البحر المتوسط تحتل 13 مركزاً فقط من موانئ القمة المثلثة ولم يتقدم أي ميناء إلى المراكز الأربع الأولى الذين يتكونون القمة.

- موانئ القمة على البحر المتوسط عام 2007

يوضح الجدول التالي ترتيب الموانئ حسب مركزها بين موانئ القمة المثلثة كما يوضح مقارنة بين عدد الحاويات التي تم تداولها خلال عام 2006 و 2007 ونسبة النمو أو التراجع.

ترتيب الميناء بين موانئ البحر المتوسط	ترتيب الميناء بين موانئ القمة المثلثة	البلد	عدد الحاويات التي تداولها عام 2006	عدد الحاويات التي تداولها عام 2007	نسبة النمو أو التراجع
1	28	جويوتايرو	2.938.176	3.445.336	%17.3
2	30	الجزيرة	3.256.776	3.414.345	%4.8
3	35	ثانيسيا	2.612.049	3.042.665	%16.5
4	38	بورسعيد	2.619.166	2.820.271	%4.8
5	42	برشلونة	2.318.239	2.610.099	%12
6	60	مالطا(ميناء حر)	1.485.000	1.901.180	%28
7	63	جنوة	1.657.113	1.855.026	%11.9
8	78	بيريه	1.403.408	1.373.138	%2.2-
9	85	لاسيبيزيا	1.134.000	1.187.040	%4.7
10	86	حيفا	1.070.000	1.148.628	%7.3
11	94	مارسيليا	941.400	1.002.200	%6.5
12	95	إسكندرية	783.313	984.481	%25.7
13	96	دمياط	906.122	978.374	%8

يلاحظ على الجدول مانه والفاص بلصمانية 2007 دخول ميناء الإسكندرية في قائمة موانئ القمة المثلثة وحراره نمو قدره %25.7 عن عام 2006 وحصولها على المركز 95. كما يلاحظ تقدم أربعة موانئ فقط ويتفوق تسعة موانئ منها ميناء بورسعيد الذي تفوق من المركز 35 في عام 2006 إلى المركز 38 في عام 2007. وكذلك تتفوق ميناء دمياط من المركز 91 في عام 2006 إلى المركز 96 في عام 2007 وذلك بالرغم من تحقيق كلا المينائين نمو في عدد الحاويات التي يتداولها، حيث حقق ميناء بورسعيد زيادة في عدد الحاويات المتداولة قدرها 430616 حاوية، كما حقق ميناء دمياط زيادة في عدد الحاويات المتداولة قدره 72252 حاوية. كما يلاحظ على الجدول خروج ميناء أزمير من القائمة.

- التغيرات المستقبلية

التنبؤ بالنظرة المستقبلية لعمارة موانئ الحاويات حول العالم يظهر توقعاً محدثاً بنسبة قدرها %9 خلال الستين المقبلين والمنافسة قائمة بين الموانئ لتحقيق أكبر قدر من التداول الحاويات. وذلك لن يتحقق دون الإسراع في تطوير معدات التعامل البريء من معدل التداول وزيادة الأبعاد الاقتصادية وكذلك الأسراع الرأسمالي وتنمية الموانئ المحيطة والأعماق والأرصفة لمكانة استيعاب الميناء لسفن الحاويات العملاقة التي ستجاري حوامتها 13000 حاوية مكافئة والتي يصل عايش إلى 15 متراً بل يتجاوز ذلك أبيض. هذا، بالإضافة إلى تدريب العاملين بالموانئ لرفع كفاءتهم وتقليل الموانئ مع التعامل مع الحاويات من خلال شبكة المعلومات الإلكترونية وذلك توفيراً لوقت والمال.

البنوك والتمويل الإستثماري لأساطيل السفن

الجزء الأخير

بقلم/ سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات



دأباً، التمويل وأهميته لإملاك أسطول بحري قهاري

كل شيء الآن في حوالج الإستثمارات الدولية يتجه بسرعة تتضاعف على نحو - حيث للأوضاع تصح مظلة العولة لاسيما قطاعات اقتصاد صناعة التجارة البحرية والنقل التجاري البحري وصناعة الخدمات اللوجيستية البحرية والمينائية، إذ أن قانون التطور ينص على أنه ليس ثمة

شيء ثابت في الوجود الإنساني وفي مجالات الأعمال والاقتصاد سوى المتغيرات. ومصر بطبيعة موقعها الجغرافي وموقعها الإستراتيجي في هذا الصنار تحت مقبوضات ويتناميت قلما تأثرات لولة أخرى بذات القدر. فمن حيث الموقع الجغرافي فهي تشاطئ وتسايل البحرين للتوسط الأحمر وظلجيب السويس والخليج والقوقا وأهم مصر تجاري وملاص على سطح الكرة الأرضية وهو قلانة السويس.

وهي مستوى المخاض الإستراتيجي (Strategic Site) فهي دولة بحرية إستراتيجية. وموقعها الأهمية في تسيير شبكات خطوط البادلات التجارية العولمية، وموقعها الدولي هذا له لكل راجع في حوارات إستراتيجيات التعاون الدولي بإعتبارها محصة برزق الأهمية. بيد أن حسابات الثوابت لا يمكن لها أن تباشر تفهوما دون الالتفات إلى محادلات المتغيرات التي يمتثل تأثيرها في الإعتبارات التالية.

1 - كل من هو على علم بربون الأمور في مجال الإستثمار البحري يترك إدراكاً قاطعاً أن هناك تحولات عظيمة تحدث وسيتمثلان حدوثها في المعاصر والتسليط في بعض الأحوال ورودت الأفعال في ساحة الخدمات الإستثمارية في صناعة النقل البحري (Shipping eveles) إلا أن هذا الأرواك لا يزال مثلياً عند عتبة ريدو الأفعال النظرية. وذلك على حسبنا من كسكة التجارة البحرية لملوية لكل مراحل من الإستثمارات الجغرافية والإستراتيجية في الموقع والموضع. ويؤكد بتعداد من إستثمارات البشرية والمالية والتكنولوجية والإدارية التي ماررات تنظر إلى قطاع النقل البحري وخدمات الموانئ باعتباره إقتصاداً قائماً. في الوقت الذي حقت فيه الولايات المتحدة في العام 1997 بخلاف 700 مليار دولار من صناعة البجستيات مع توليها أن يرتفع هذا الرقم إلى 900 مليار من هذه الصناعة وحدها في العام 2000.

2 - مع ذلك فإن مجتمع النقل بما فيه ملاك أساطيل السفن (Ship owners) ورجال أعمال الصناعات إلى الإقتراف إلى عداد ملاك السفن يتقفون فيما يتعلق ببرامج ومناقص تمويل شراء وبناء السفن أمام علامت الإستفهام. منذ عقود من الزمن دون وجود رؤية واضحة وإدارة محددة لتجاوز علامت الإستفهام إلى ما وراءها من تمويل وتطبيق تدابير الإستثمار التي ستتمثل من هذا القطاع الحيوي أدلة التشابك والتكامل والتآلف مع المحاور الملائمة في العالم.

3 - أن بنوك الدول لخدمة بهذه الصناعة قد مولت بناء وشراء السفن بقرض قيمتها 200 مليار دولار في تسعينيات القرن الماضي. هذا التمويل يبلغ ما بين أربعة إلى خمسة أضعاف ما قدم من قروض في ثمانينيات ذلك القرن وظلت مصر بعيدة عن هذا التمويل.

4 - أن البنوك كخدمة سئور لها فرجاً ومخرجاً في مثل هذه التمويلات الإسمائية لتفريق أروعة الأمانة لشخصية الشركة ليها التي تبلغ مئات المليارات حيث تميل عيلاً على أصولها المالية وصناعاتها الختامية. وبواقصر أرباحها ومناقص إستثماراتها في عمليات التنمية الإستثمارية.

5 - إلى جانب ذلك يبقى التساؤل هو إلى أي مدى يمكن لإتحاد ملاك السفن في مصر

التحول من خلال أسواق الأوراق المالية لخدمة غشاء من التصريح الذي ينظم هذا النظام بحيث يقوم ملاك السفن بإصدار أسهم

/ سندات للمستثمرين / مكنون البنوك دور المظان

(Catalyst) في ترويج هذه الأموال المالية

الفراتريضة وتسهم في هذه إضفاء مصادقية على هذه

المعاملات.

6 - أن تحويلي البنوك

بمعاونة خبرائها المتحرفين خلق ثقافة لدى من يرغبون في الإستثمار في هذا القطاع مؤداه إضباح الأهمية الاقتصادية الإستثمارية لقيمة مخرجاتهم توجيها إلى الإستثمار في تمويل هذه الصناعة التي تستحق أرباحاً مقبولة لمن يتخبر بالإستثمار المصري من حيز الإعتدال على قطاعات محدودة الشغل قليلة القيمة لمخاضة وفرض التوظيف وضيق رقعة أسواقها إلى أفاق عالية رخصا توسع من الأنظمة الإنتاجية الرئيسية والأربعة وزيادة فرص العمل وتوسيع مساحة المجتمع المصري والخدمات التصديرية.

7 - ومن المعروف جيداً ملاك السفن والبنوك وشركات التأمين أن قيم السفن سوف تبقى متذبذبة ما بين صعود وهبوط في الأسواق المحلية. وعلى ذلك فإن صناعة النقل البحري تعتبر من ضمن أكثر مجالات الاقتصاد الدولية عرضة للمخاطر. ومقتضى ذلك فإن إملاك السفن والتخلص منها سوف يلبى من أوليات الشئون المالية لملك السفن إلى حد أنها تتجاوز أحياناً مسألة التفتت التقنية. وإذا فإن هذه الصناعة الإستراتيجية المضمخة تحتاج إلى إستثمارات شركات التأمين في تقديم شبكة أمان لها.

8 - ويتطلب تغير ظروف سياسة تمويل السفن بإعتبارها أصولاً إسمائية لإنتاجية باعتبارها الأمان أن تشرى كتكافيل تمويلها مؤازرة لتكافيل تمويل الأصول الأخرى التي تستفيد من الصناعات كثيفة رأس المال. ومادة يشار إلى أن حرية الدخول إلى أسواق المال رأسي يؤدي إلى رخص تكافيل الحصول على التمويل.

9 - قاعدة اقتصادية ومخاضية هامة أخرى تتبدى في أن فنيات (Techniques) تمويل شفاء سبغية بذات أن تتوخى قدر مالمالية خفض قابلية الشركة المالكة للسفينة لإحتلال التائر الإستثماري للأصول - وكذلك تمكينها من جعل فترة حياة الأصل (استيشا) أطول من المديونية التحويلية.

10 - أحد التصورات الأخرى إلى منطق التنمية القائمة على الشراكة هو أن ينفذ صندوق تمويل يسمه فيه جميع الشركات والوكالات المتخصصة وفيه قلانة السويس والبنوك والبنوك والشركات التراكمة لتكافيلات الإنتاجية يسمه صندوق تمويل تحويل أصولها بحري تجاري مصري (Shipping Fund) ردمار لمسايل إنتاجية بحري حكومية ويمتد في جانب من تكوين رأس ماله على الائتمار بين الشركات والمؤسسات والأفراد.

11 - مثل هذه الأفكار لا لتحويل الأرواك فقط على النقل البحري لا ينبغي أن يفتى في موضة أجنة التطوير الإستثمارية فهو قطاع حيال يفرص غير محدودة لخروج الإقتصاد المصري من عتق الزحاجة وتوسيع مصادر الدخل (التفتت التقنية) بتقليل مستويات التعديلات والمخاطر التنمية التي تنسج كما هي عند محاور الإستثمار والتنمية وتنسيق كلما زادت الطاقات والقواعد الإنتاجية والتصديرية. ومماثلة النقل البحري صناعة تصديرية في المحل الأول لأن صناعة الخدمات أكثر الصناعات تقدماً الآن.

خامساً: مستقبل إقتصاد صناعة النقل البحري في مصر:

1 - لا يمكن لنا الآن بمثل ذلك حوالاً مسجوعة لا ينعطى عليه المستقبل من تعديلات لكن هناك أكثر من سبب يدعونا إلى القول بأننا شأن قريباً نلقب فيه أعاب تغيرات ذات أبعاد هامة لا تلك التفاضل من خبرورة الإستثمار في مصادرها ورسم مساراتها وتوجيهها. فإستثمارنا وتوسيعها على ذلك فإن بناء وتكوين بحري مصري قوي وصنيت قوي هو إستراتيجية ذات أبعاد محلات وإفاق التنمية إضاحة إلى أنه سيكون أساساً لأحداث تغييرات إقتصادية وإجتماعية كثيرة هامة.


2 - هذه الصناعة تمتد تقديراتها إلى شتى القطاعات الاقتصادية لينا - فبالنسبة لخدمة الصادرات والواردات فإن الإقتصاد على خدمات أسطول وطني سوف يكتفئ الصية بدرجة ملحوظة على الميزان التجاري وبالتالي ميزان المخرجات ومحقق عنصر الثبات والأمان في نقل تجارة مصر الخارجية على سفن الأسطول الوطني. ومن حدة وجهه فإن فيه مضافة كثيرة سبغية منها الإنتاجية القوية.

3 - في الآونة الأخيرة فإن البنوك في كثير من أقطار العالم تطلب أن يرقق ومستندات القرض بصورة نمطية من قلانة إلى أربعة تقسيمات وقوم بها ماسخرة من قوى الخبرة في مجال بيع وشراء السفن. ومن تيسع يتطور هذا النشاط بقدن البنوك لملك السفن لإنتاج الوضع التكال القابل للتفسير والتخليع عن الطرق التي تم بها التمويل ومنعنا من ثم يمكن أن تنشأ هيئة تقييم السفن لأغراض البيع أو الشراء (Ship Valuation Panel) من خبراء بكنيين وشخصيات أخرى.


4 - ففي كل الأحوال فإن التمويل الإستثماري لشراء السفن يستلزم لضمان سلامة الصفقات بالنسبة للمقرض (البنك) والمقرض (صاحب السفينة) أن يكون كل منها على دراية بدهم عميق بصناعة النقل البحري وعلى علم بشئون اقتصادها. فمن الخطأ اللارج أن ينظر لسفن فقط على أساس أنها سفن (ships) أن تكون أن ships are a great mistake في مصر. فالتمسك السنوي لشراء السفن بتوجيهها بحيث البناء والمستعمل يبرو على 40 مليار دولار.

تابع البنوك والتمويل الإستثمارى لأساطيل السفن

- وذلك يقدم تحدياً تمويلياً إستثمارياً لكلا الطرفين مع إضافة حسابات المخاطر.
- 5 - ولكي تزيد صناعة النقل البحرى من ملاقاتها الإستيعابية وتنوع من محاورها وتقلد ارتكازها فإن تنمية وتطوير صناعة بناء السفن ينبغي أن تكون مثالا لذلك ففي ستينيات القرن الماضي كادت مصر متوقفة عليها فى صناعة أسلاف عديدة من العائلات الآن قطعت الصنعة شوطاً كبيراً فى صناعة بناء السفن. ففي العام 1990 كانت محسنتا من صناعة السفن على مستوى العالم 6% ارتفعت فى العام 2002 إلى 16% لتتفى فى المركز الثالث بعد اليابان وكوريا الجنوبيه.
- 6 - ولأن هذه الصناعة الإستراتيجية الهامة للإقتصادات العالمية قطامية عالية المخاطر فإن البنوك ترى أن القروض التى توجه إليها محاطة بذات القدر بهذه المخاطر وذلك ما يبرر أحجام عدد من البنوك عن قبول الدخول فيها. ويستعصى ذلك توافر عدد من الضمانات التى تضمن ملاك السفن والبنوك على حد سواء من غائلة هذه المخاطر التى تهدد طرفى التعاقد. وهذا يحتاج إلى دخول شركات التأمين وشركات إعادة التأمين فى هذا الضمير ويرغم وجود مخاطر فليس معنى هذا التورع عن دعم قطاع النقل البحرى من أجل مزيد من الأضرار لمصلحة التنمية الإقتصادية والنمو الإقتصادى إليه.
- 7 - ولا غرو فإن هذه الصناعة بعض المألخ كما أن لها عدداً من الإيجابيات..جاءت منها:
- أ- أن السفن لها عمر محدود.
- ب- أن صناعة النقل البحرى صناعة مشكلية (Fragmented) ليس فيها إحتكار طرف أو إحتكار اللثة.
- ج- وفى دورية : لأن قيم السفن فيها تتدبذ لمدة مرات أثناء عمرها التشغيلى.
- د - وإيرارها للدخول لا يحمه اليقين لقصر وقت توظيف السفن (أحياناً)
- هـ - وأن الطلب على السفن مرتبط عادة بإزدهار الإقتصادات الدولية ورواج المبادلات التجارية الهندوية.
- و- وأن السفن تعمل فى بيئات صعبة تسبب لها خسائر تتطلبها عن العمل وتزيد دخول.
- ز- وأن عرض السفن (الفرارات) ليس قطعاً لأن أى جهة من الممكن أن تطلب بناء سفن بصرف النظر عن الحاجة الفعلية التى تشعر إلى ذلك.
- ح - وأكثره أعداد السفن فإن ملاكها يدخلون فى مناهسات غير عادلة مما يؤثر على فوائدهم الأرباح فى ميزانياتهم.
- 8 - ويرغم هذه النقائص فإن هناك إيجابيات تتحقق حينما
- أ- يحسن ملاك السفن من مستوى جودة صناعة النقل البحرى.
- ب - واقتلص من السفن الأثرل من المستوى المتوسط (Substandard)
- ج - والتركيز على التخليط الجيد.
- د - وإدارة الأصول (السفن) إدارة لا تعرضها للإحطال والتوظيف من العمل.
- هـ - وتشغيلها على أسس لوجستية سليمة.
- و - متابعة صيانة السفن لحمل قيمتها الحقيقية موازنة وموزنة لقيمتها فى ميزانية الشركة.
- ز - ولأن صناعة النقل البحرى تقدم السفن لثرات تنديب قصيرة وإقترار رواج أمدل مما يؤازر ربحية التشغيل ويحمل الأمدل خالفاً للقوانين.
- ح - يدون ريب فإن الإدارة الاحترافية هى أقوى ضمان لتوظيف السفن توظيفاً حقيقياً مريحاً.
- الخلاصة:** سيقى صناعة النقل البحرى من ضمن أهم الصناعات الإستراتيجية على مستوى العالم. ولا يمكن إصر أن لا تكون شركاء فى تعاقلاتها وتطورها وإحتلال



EGYTRANS



Vessel	Voyage No	ETS Alexandria	Transshipment Port
Sovien Star	823	18/11/2003	Falkenberg
Hannover	534	18/11/2003	Hamburg
A. girle	534	12/11/2003	Gdansk
A. Mirab	555	18/11/2003	New York
Ocean Liner	832	06/11/2003	Jebel Ali
A. Aljish	535	28/11/2003	Buenos Aires
Dubai	535	28/11/2003	Rotterdam
A. walda	536	20/11/2003	Singapore
Sandy maver	835	10/11/2003	Antwerp



أسرة جورج كاميل أنسطاسى
وأسرة جورج زغيب
وجميع الأصداقاء
فى مدينة ملبورن وسيدنى بأستراليا
ومدينة الإسكندرية
بوطننا الحبيب
يتعنون بمزيد من الحزن والأسى
المفقور له
السيد الفاضل
جورج إلياس سابا
داعين المولى عزوجل أن يتقدم
الفقيد الكريم
بواسع رحمته ويسكنه جناته
ويلهم أسرته الصبر والسلوان.

لماذا نغضب

عندما أهدرنا دماء شهدائنا في البحارة مع العبارة السلام ٩٨٩

الآن يحين الوقت لصدور قانون بحري موحد ١٩

بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر الحامى بالنقض والدستورية العليا - وعصو إتحاد المحامين العرب
توقفنا فيما سبق عن القصور الواضح في القانون البحري فيما يتعلق بالثقل الجنائي الذي على أساسه يتم معالجة
من يتسبب سواه بقصد أو إهمال في حدوث كوارث بحرية أيا ما كان حجمها ولقد تردّد في كثير من وسائل الإعلان
تفسير غضب أهالي ضحايا العبارة السلام ٩٨ في قاعة المحكمة فوق النطاق بحكم البراءة لصالح الشركة ونجّله إلى
درجة محاولة النيل منه وأخذ بمكرّة الثأر المرفوضة من المجتمع والدين، وقد حاولت الحكومة جاهدة درء الخطر
المحقّ بقيام النيابة العامة برفع استئناف الحكم وتحديد جلسة سريعة للفضل فيها، ودون الدخول في تفاصيل
معروضة على القضاء أو التأثير على مجريات الأحداث فإن الخطر الحقيقي ليس فيما سبق ولكن فيما هوأت بهذا
التشريع البحري الحالي وتطبيقه خصوص قانون عقوبات لا يتصور فكرة الحوادث البحرية أو الجوية ومازال يدور في
فلك حوادث السيارات التي تنتهي عادة بالتصالح أو غرامة لمساعدة الورثة في الحصول على تمويل تقدره المحكمة
بدعوى مستقلة.



والرجوع إلى تقييم حجم المشاكل التي تواجه البحار وهو يعمل، وأسباب هروبه بعد تدريبه
وحنه الشهادات المهنية وكيفية الموازنة بين حقوق البحار وشركة الملاحة.
ويوزع منظمة العمل الدولية في هذا المجال غير مقابل إيجاد إليه البحار المصري في الدراج
وليس له خروج في الوانني المصرية.
أن التوجه العالي لتعويض الموانئ جاء على حساب الجناح الآخر وهو الأسطول التجاري وبور
شركات الملاحة والخدمات البحرية لأن الانتشار بتسعين الموانئ ورفع مستواها ١٤ على إغفال
الدور الأساسي للأسطول التجاري وتحديثه وتمييزه قنرات وتحسين خدمات النقل البحري عن
طريق جذب إستثمارات رابعة كقاعة دور الشركات البحرية وخدماتها وتحسين أحوال العاملين
على السفن وتقوية دور قلابة البحارة وتقبل الإلتزامات الدولية والتصديق على
العالمية البحرية.
ولمّا قلّتي نظرة دولية على التصف في حقوق البحارة في المناطق الخطرة وفي الدول النامية
منها مصر وهو ما يشغل بال الدارسين والمباحث في مجال المناطق الخطرة خاصة منطقة خليج
عند وما تحت فيها من قرصنة بحرية تواجه الدول الكبرى لحماية مراكبها ولكن إحياء حقوق
البحارة فهو أرخص من قيمة البضاعة التي يزيد الثالوثين فيها ويرى فيها من يعمل عليها سواء
تم خطفها أو قُلتت وهو ما سوف نواجهه ونواجه في العدد القادم إن شاء الله.

يحب إمامة النظر في كافة التشريعات البحرية الماثرة في قانون بحري موحد ينظم حركة
البضاعة والركاب ويؤمن حقوق البحارة ويوازن مع حقوق أصحاب السفن ويقدم تسهيلات
مالية وإعانات وحوافز للإستثمار لخدمات النقل البحري.
فول يشم القانون أن لكل ميناء من الموانئ المصرية قانون صاير لا يختلف من غيره في كثير ولكل
ميناء قواعد خاصة ولأمانة خاصة بالإشراف قانون ينظم حقوق وواجبات المرشدين وجنود خلال
ملاحة سفارة كهيئة الإختلاف بين بين العقوبات المختلفة بينهم، وأزاحتنا الستار أكثر من مرة
من مشاكل المرشدين مع ميناءات الموانئ المختلفة رغم ثبات العمل في جميع الموانئ المصرية.
الإلتزامات الدولية التي تصدق عليها وأصبحت قانون يجب تطبيقه، لا يتم تقليل بعض تلك
الإلتزامات لكن من تطبيق.
تدريعات العمل والعلماء البحرية مازالت تثار جدل فالقانون مجردة لا تصف البحار في
استرداد حقوقه بعد رحلة معاناة مع الشركة وفي المقابل شكوى أصحاب السفن من هروب
العالمية البحرية وسط الإغرامات البعيدة بين منافسة الشركات لأجلب العمالة البحرية المدربة
التي تشتمل واهج السفينة على في أشد الموانئ.
ورفض البعض رفع العلم المصري على سفنهم رغم أن مركزها الرئيسي داخل مصر وتعمل في
خطوط منتظمة بين الموانئ المصرية والأجنبية لأسباب سبق شرحها بالتفصيل فيما سبق.
أن ظهور علم الدولة وإلتزامه مع البحارة لشركة التي تعمل على متن سفنها يحتاج إلى دراسة

E-mail:lawayer_anbar@yahoo.com

التحديات التي تواجه إدارة الموارد البشرية

كلنا على موعد من العدد السابق على أن نستأنف رحلة الحديث عن إدارة الموارد البشرية وأن
نعرف المزيد عن عالمها.



- التغييرات الهيكلية في المنظمة،
لأنه من المحظوظ أن معظم منظمات الأعمال تمارس اليوم كثيراً من التغيرات الهيكلية التي تشل تحدياً
إدارة الموارد البشرية ومن هذه التغيرات التلازم مع معاصر خارجية يقصد بها التوافق من الباطن
مع شركات خارجية لتوفير التخصصات في تخصصات معينة من العمل وكذلك أيضاً إعادة التفكير
والتصميم لسلطات العمل وذلك بهدف إحداد تخصصات جديده من الكلفة والجودة والسرعة
ومن التغيرات أيضاً المستور العمل لتعديد العجم المناسب لقرى العمل بتحديث متطلباته،
وليك مزيداً القارئ أهم ما في هذه التحديات عدم إله أمر بالغ الأهمية يدور في أترلى المنظمة إلى
درجة العمل التي في أساس النجاح لكل منظمة إنها التغيرات التكنولوجية والإدارية والمهنية.
لقد حدثت في الفترة الأخيرة تغيرات تكنولوجية وإدارية ألفت مزيداً من التحدي على إدارة
الموارد البشرية فلنأخذ نرى على سبيل المثال في العصر الذي أصبح فيه الكلفة والجودة والسرعة
الأهمية له دور عظيم في كل للمنظمات فهو يساعد على إنجاز كثير من الأعمال مثل الصناعات
وبرامج الأوبور والتوريد وبرامج العاملين وبرامج المخازن وغيرها من البرامج ولقد ساعدت
التغيرات التكنولوجية والإدارية أيضاً على فتح الباب على مصراعيه أمام المرشدين في المشاركة
في صنع القرار أي التحول إلى الامتروكية،

بعد أن تناولنا شيئاً موجزاً من ماهية إدارة الموارد
البشرية ومن أهميتها ووظائفها المتعددة كان لزاماً علينا
أن نبرز ونوضح بعض التحديات التي تواجه هذه الإدارة.
فكل أصبح إدارة الموارد البشرية أكثر إلزاماً بمشاركة
من كل من عمليات التشغيل الإداري واستراتيجي والإدارة في
لمنظمة ككل نتيجة من أن نشاطها قد اتسع وأصبح
يتضمن الميكاناف التقليدية لها التي سبق وأن أشرنا إليها
في العدد السابق.

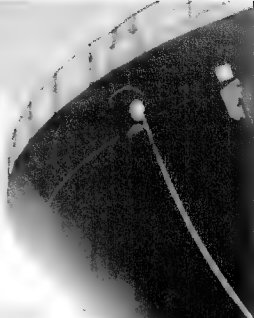
ومن أبرز أسباب هذا الإلتزام أن بيئات العمل اليوم
أصبحت أكثر تنوعاً وتعقيداً وأن هذه التنوع في قوة العمل
التي يشمل عدة جوانب وأبعاد مثل الجنس والسن والديانة
والقدرات وهو ما يجعل أحد التحديات من الإضافة إلى
تغير القوانين واللوائح الحكومية والتغيرات الهيكلية في المنظمة وكذلك التغيرات التكنولوجية
والإدارية.

والنتج من قوة العمل على أيضاً نتيجة وجود الشركات متعددة الجنسيات وانتشار ظاهرة
العولمة لذا أصبحت التنوع في قوة العمل والتعامل معو أمر أهمية عالية بهذا التنوع في قوة العمل
يولد تحديات تلغز إدارة الموارد البشرية في الإلتزام في نفس البات هي ذات فائدة كبيرة لا
يمكن أن يتجاهلها المعلن من ثقافات وابتكارات في العلم.

- التغيرات في الواجبات
حيث تزايد الإلتزام الحكومي مع وضع لوائح تنظم العمل وأجراءات الأمن والسلامة المهنية
وتوفير المد الأدنى للأجور والتأمينات والمعاشات وحفظ وصماية جميع حقوق العاملين.

حيث تزايد الإلتزام الحكومي مع وضع لوائح تنظم العمل وأجراءات الأمن والسلامة المهنية
وتوفير المد الأدنى للأجور والتأمينات والمعاشات وحفظ وصماية جميع حقوق العاملين.

YOUR
TRUSTED
PARTNER



الهندسية
للحاويات

ش.م.م



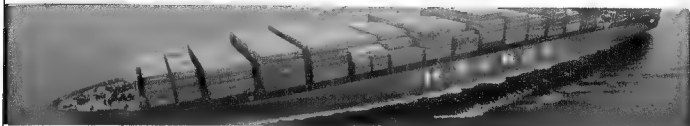
شحن وتفريغ

03 584 2398

www.khulthi.com



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

		<i>Yoy</i>	<i>Osaka</i>	<i>Colombo</i>	<i>Amoy</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>	<i>Singapore</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>
EASTBOUND	Dubai	002 E	28-Oct	30-Oct	31-Oct	06-Nov	10-Nov	20-Nov	25-Nov	29-Nov
	Ningbo	067 E	09-Nov	13-Nov	13-Nov	20-Nov	24-Nov	04-Dec	09-Dec	13-Dec
	W H 3	006 E	16-Nov	20-Nov	20-Nov	27-Nov	01-Dec	11-Dec	16-Dec	20-Dec

MED

		<i>Yoy</i>	<i>Genoa</i>	<i>Bremerhaven</i>	<i>Fos</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Amoy</i>	<i>Yokohama</i>	<i>Port Klang</i>	<i>Singapore</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>
EASTBOUND	Efficiency	047 E	23-Oct	25-Oct	28-Oct	01-Nov	06-Nov	15-Nov	15-Nov	20-Nov	22-Nov	
	Mosel	066 E	30-Oct	01-Nov	04-Nov	06-Nov	12-Nov	22-Nov	23-Nov	27-Nov	29-Nov	
	Supreme	003 E	13-Nov	15-Nov	18-Nov	22-Nov	26-Nov	06-Dec	07-Dec	11-Dec	13-Dec	
	Kennedy	013 E	20-Nov	22-Nov	25-Nov	29-Nov	03-Dec	13-Dec	14-Dec	18-Dec	20-Dec	

		<i>Yoy</i>	<i>Amoy</i>	<i>Yokohama</i>	<i>Port Klang</i>	<i>Singapore</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>	<i>Port Klang</i>	<i>Singapore</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>
WESTBOUND	Supreme	003 W	18-Oct	20-Oct	22-Oct	23-Oct	26-Oct	28-Oct	06-Nov	13-Nov	15-Nov	18-Nov
	Kennedy	013 W	25-Oct	27-Oct	28-Oct	30-Oct	02-Nov	04-Nov	15-Nov	20-Nov	22-Nov	25-Nov
	Chihwen	069 W	01-Nov	03-Nov	05-Nov	06-Nov	08-Nov	11-Nov	22-Nov	27-Nov	29-Nov	02-Dec
	Scala	004 W	08-Nov	10-Nov	12-Nov	13-Nov	16-Nov	18-Nov	29-Nov	04-Dec	06-Dec	09-Dec

MEX

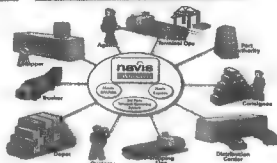
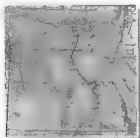
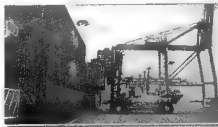
		<i>Yoy</i>	<i>Yokohama</i>	<i>Bremerhaven</i>	<i>Genoa</i>	<i>Fos</i>	<i>Barcelona</i>	<i>Port Klang</i>	<i>Singapore</i>	<i>Shanghai</i>	<i>Yokohama</i>
EASTBOUND	Verdi	010 E	21-Oct	22-Oct	24-Oct	26-Oct	01-Nov	11-Nov	18-Nov	18-Nov	
	Rossini	006 E	28-Oct	29-Oct	31-Oct	02-Nov	06-Nov	16-Nov	22-Nov	25-Nov	
	Bellini	003 E	04-Nov	05-Nov	07-Nov	09-Nov	15-Nov	25-Nov	29-Nov	02-Dec	
	Puccini	041 E	11-Nov	12-Nov	14-Nov	16-Nov	22-Nov	02-Dec	06-Dec	09-Dec	

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

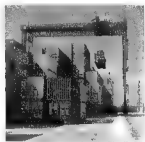
Alexandria Head Office: Tel: 03 4840980 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmex.com Website: www.kadmex.com

DCHC

DAMIETTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.



The Modern Terminal Community System



FACILITIES

Total Area	600,000 m ²
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	1
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	50



DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax que cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled

DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

Tel : 2057 290100 / 2057 290101 Fax: 2057 290777 P.O. X: 31511 Damietta, Egy

Email: damietta@dchc.com.eg www.dchc-m.com

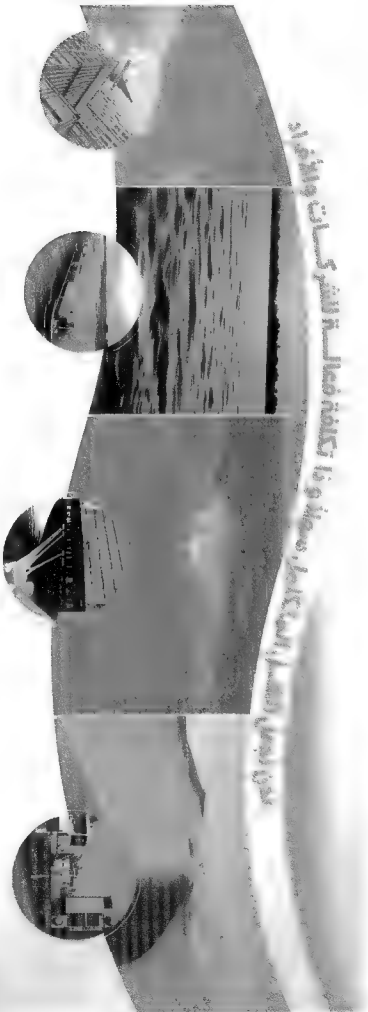


إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

تكاليف فعالة للشركات والأفراد

مخزون جاهز



فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد صراتي - برج البربري - المهندسين - ١٢٤١١ إمبابة
تليفون: ٠٢٣٣٤٤٨٧٧ - (خط ١٢) موبایل: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٣ فاكس: ٣٣٤٤٧٨٥ - ٢٣٣٤٥٠٧٦١ إمبابة
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

بعد تصدع البناء الرأسمالي... بركانه الاشتراكية يتورمه جديد

إكرام الرأسمالية .. سرعة دفنها

بيد أن ما اقترهه النظام الرأسمالي الأمريكي من ذنوب في حق البشرية لا توفيه له على الإطلاق إن الأنظمة الرأسمالية المتوحشة ظلت تمارس كل أنواع الرذائل على مرأى ومسمع من الجميع. ومع ذلك ، وكان الحمل السفاح نتيجة طبيعية ، لكن أحدا لم ينتبه ولم يلتفت ، لكن في فترة المخاض شعر البعض أن هناك أوجاع مكتومة وتآوهات تخرج على استحياء بين الحين والآخر ، وفي جنح الظلام تمت لحظة الميلاد المأساوي لقد استيقظ العالم متزوعا على هذه الحمم البركانية التي ثارت فجأة آتية على الأخضر وتيبس وفي مشهد جنازى حزين وقف العالم مشيعا النظام الرأسمالي ذو النكته الأمريكية على أنغام الاشتراكية القديمة التي ما هتأت في الظهور من جديد على السيمفونيات الماركسية الحقيقية

الزلازل العنلى المسى بالكساد العظيم والذي استمر قرابة العامين .. بيد أن الرأسمالية كانت تشهد أزمتا جديدة في الفترة من عام 1854 حتى عام 1919 كانت الأزمات تحدث كل 49 شهرا وتستمر 22 شهرا ، أما مثل العائين الآخرين فقد بدأت الأزمات تحدث كل مائة شهر وتستمر مدة ثمانى أشهر فالأزمة ليست جديدة وليست غير مسبوقة لكنها جزء من سلسلة أزمتا تاريخية للرأسمالية ، هي بالتحقق ليست نهاية للرأسمالية لكنها نهاية لسيطرة الولايات المتحدة الأمريكية ، لم تعد الولايات المتحدة هي كاتبة العريق الرأسمالى العالمى

لهذا سببت النظريات التي تكلم بوحدة السوق وبين النظام الرأسمالى لا شريك له في ملكه أصبحت الرأسمالية في مقتل وأصبح العالم على بعد خطوات قليلة من حالة الوفاة الإيكينكية للسماة بالركوب الإقتصادى ، لقد استيقظ العالم على مسلسل الإتهيار الكبير .. ، آلاف الشركات .. ملايين المستثمرين .. عشرات الدول .. الجميع أماما يعرف إلا لغة الضلال العائنة والإنتهيارات المميتة

والسؤال
ما هو موقف مصر من هذه الأزمة ؟
ما هو موقف الإستثمار الأجنبي الموجهة إلى أرض الإقليم المتحدة الأفريقية ؟
ما هو موقف فرنسا والمجموعة الأوروبية ؟
ما هي الأسباب الحقيقية / الحقيقية العالمية ؟
ما هي الأسباب الحقيقية / الحقيقية على الإقتصادى العالمية ؟
ما هو مستقبل أوضاع المرأة خصوصاً المرأة العربية ؟
ما هي دور الإستثمار الأفرى ؟
والسؤال الأهم والذي أود أن أطره للنقاش والنحو

أوبالأمري ماذا يحدث ؟
الحقيقة أنه حتى هذه اللحظة لم نستطع أن نؤكد أن الشيء الوحيد المؤكد لدى أنه لا شيء مذك على الإطلاق ، فحتى هذه اللحظة لا يستطيع أحد أن يدعى أنه وضع يده على الأسباب الحقيقية لهذه الأزمة المالية الطاعنة .. إن أحدا لا يعلم على وجه البتة أين يتجه الإصهار للمصر ؟ وأحدا لا يعرف متى وكيف يوقف هذا الإصهار لكن الشيء المؤكد أنه لا شيء مذك على الإطلاق .. في هذا الجو الضبابي لا يستطيع أحد من المستثمرين أن يرى أبعد من موضع قدمه ، كل مستثمر يضع يدا على قلبه ويأيد الأخرى على ما تبقى في جيبه ، الأسواق أصبحت باطل الفائم ، البورصات العالمية أصبحت من مقلبات الإصهار ، البنوك وشركات التأمين بدأت في فحس سراقق المراء واللقوة السادة جاهدة للوجع والمستثمرين

فلا يجب أن ننسى أن هناك إستثمارات جريمة تبثت من موى فهل تنبته الحكومة المصرية الحالية لهذه الفرصة التاريخية أم مازالت مشغولة بما يدور في القرية الذكية ؟ !

بيد أن التحولات الإقتصادية والمالية وتصاريها لأزمة خلقت ورائها مزيداً من الفوضى والاضطراب للإشتراكيين الجدد يخدمون بقوة مجد الآباء والأجداد ، والرأسماليين ويسمون باطلت الإيمان بأن دولتهم قادمة وإن مصها سوء مهما كانت الإنتهيارات العالية والوضع الحالي .. إن التاريخ الإقتصادى للرأسمالية مليئاً بالكاركات والأزمات في عام 1929 حدث

زيادة نمو حركة الركاب

مصر وحده مدير مكتب مصر للطيران يؤكد أن معدل نمو حركة الركاب المسافرين على رحلات مصر للطيران إلى كندا خلال موسم 2008 زاد بنسبة 19% مقارنة بأعوام الماضي حيث بلغ معدل الإحتلال 9675 على الرحلات بنسبة نمو بلغت 24% في معدل الإحتلال من نفس الفترة من الأعوام الماضي ، ويصل عدد السائحون الكنديين الذين رأوا مصر 77 ألف سائح.

دعوة البرازيلية

للانضمام لتحالف ستار
دعا تحالف ستار شركة تام البرازيلية للانضمام لتحالف بعدما صوت رؤساء مجالس إدارة شركات الطيران الأعضاء في التحالف بالإجماع على قبول الخطوط الجوية البرازيلية - أكبر شركة طيران في أمريكا الجنوبية لتكتم عضوا في التحالف ، وقد صرح يان البرشت الرئيس التنفيذي لتحالف بأنه بإندماج الخطوط البرازيلية ستكون أمريكا اللاتينية في متناول جميع معلائها.

الشركة القابضة

المالية الجديدة
تم عقد الجمعية العامة التأسيسية الأولى للشركة القابضة المالية الجديدة للطيران المدني بوزارة الطيران ، وأقرت الجمعية في إجتماعها الأول تأسيس شركة التي تهدف إلى تطوير تمويل وشركات قطاع الطيران المدني والتي تعمل إستكمال تطوير منظومة المطارات المصرية ، وتحديث الأسطول الجوي لشركة مصر للطيران بجانب تشكيل أول مجلس إدارة لشركة الجديدة.

أخبار من فوق السحاب

نشاط في مجموعة أيرباس

تخطت مجموعة إيرباص الأوروبية لتقلل شفع من مصانعها من مدينة تولوز الفرنسية إلى دول أخرى لتخفيف من الإقتصاد على اليورو واستبدالها بالدولار الأقل سعرا في الأسواق المالية ، كما تحترم المجموعة إفادة مصنع في تونس ألف عامل ، وآخر في الولايات المتحدة لإنتاج أجزاء من الطائرات التي تحتاج إلى تكنولوجيا تتطور.



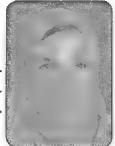
المؤتمر الدولي لإقتصاد طياري أفريقيا



نظم الإتحاد الدولي للطيران المؤتمر الدولي السنوي لإقتصاد طياري أفريقيا والشرق الأوسط تحت رعاية الفريق لحد شقيق وزير الطيران المدني ، وقد أدار الطيار هشام الديهي جلسات المؤتمر التي وحده المشكلات التي تواجه صناعة الطيران المدني في أفريقيا والشرق الأوسط خاصة المشكلات الفنية في الطائرة المسماة ، وقد أشاد الطيار كارلوس إيمون رئيس الإتحاد الدولي للطيران بجمع مصر الجغرافي والتضوي تاريخيا في إنشاء شركات الطيران المدني.

لائينا والنينو والإحتباس الحرارى

تغطية / وسام غنيم



- ظاهرة النينو ودورها في تكون الأعاصير
- خبراء الطقس وظاهرة لايننا
- شبح ظاهرة الاحتباس الحرارى
- ماذا تعرف عن ظاهرة لايننا
- لايننا وراء هجمات القرش في المكسيك
- إنشاء صندوق مالي لمكافحة التغيرات المناخية

لا يعرف ماذا سنفعل ضد انحصي انفسنا من أخطار الطقس وكيف نعد من الظواهر المخفية التي خلقناها لنا الملوأات البيئية المختلفة وإلى هذا العهد سوف نوضح لكم هؤلاء الأدياب الثلاثة ويخطرهم

ظاهرة النينو

إن ظاهرة النينو من العوامل التي تلعب دوراً مهماً في عملية تكون الأعاصير بظاهرة النينو هي ظاهرة مناخية تحتاج بحار ومحيطات نصف الأرض الجنوبي بمرحلة دورية وعلى فترات متتالية مدة كل منها ثمانية عشر شهراً تتميز خلالها هذه الظاهرة على المحيط الهادى والهندي فتيماً بسخنن الطبقة العليا من ماء هذين المحيطين خاصة إلى الغرب من شواطئ أمريكا الجنوبية مما يؤدي إلى سيادة الجفاف في بعض المناطق ولكن دوامات هوائيه وأعاصير مدمرة في مناطق أخرى مثل حوض الأمازون وإستراليا وأجزاء الإندونيسية والماليزية وغيرها

ظاهرة لايننا : أما ظاهرة لايننا فالتا تحدث أثر مقلكاً حيث يتكون فيها نطاق من الهواء الساكن بين حزامين من كتل الهواء النشطة مما يمنح إلى تشكل الأعاصير المصاحبة بالعواصف الرعدية الضخمة واستمرار زيادة معدلات هطول الأمطار في بيئة الأرض ترتفع درجة حرارة الطبقة الدنيا من خلالها الغازى ويرافقهما تزداد فرص تكون الأعاصير البرقية والرعدية المطيرة تزداد في العدد وفي الشدة وتلغف مما يهدد أكثر مناطق الأرض صحراناً وللمار الشامل من مثل كل من أمريكا الشمالية والجنوبية وإستراليا وحوض المحيط الهادى والهندي

خبراء الطقس يؤكدون تزايد احتمالات حدوث ظاهرة لايننا : توقع خبراء الطقس أن تزداد احتمالات حدوث فيضانات وأماسير ناتجة عن ظاهرة (لايننا) الجوية بينما انتبهت دلائل حدوث شقيقتها النينو وتجاوب ظاهرة (لايننا) عاده منها خلصاً رعباً وتضمن درجات الحرارة على سطح البحر أكثر دفئاً في منطقة غرب المحيط الهادى وأكثر برودة في شرقه وقالت منظمة الأرصاد الجوية في بيان خاص زادت التطورات من احتمال توفر الظروف الملائمة لظاهرة (لايننا) درجات الحرارة في المناطق الشرقية وإلى المحيط الهادى تقبل للعمل درجة الحرارة درجة واحدة مئوية من معدلها الطبيعي مليون/إيران ومن هنا توقع علماء الأرصاد بان ظاهرة لايننا قد تحدث في غضون شهر أو اثنين كما حدث في الطقس وصيبت العواصف التي أدت إلى مقتل 41 شخصاً أما ظاهرة النينو فلنأها تحدث كل 4 إلى 5 أعوام وقد أدى ظهور النينو لحدوث موجات من الجفاف في إستراليا وجنوب أفريقيا وارتفاع درجات الحرارة في آسيا

ظاهرة لايننا وراء هجمات القرش في المكسيك : أفاد خبراء أمريكي في أسماك القرش أن درجات الحرارة على سطح البحر الأكثر برودة من المعتاد بسبب ظاهرة لايننا وربما تكون مسؤولة جزئياً عن موجة من الهجمات القاتلة لاسماك القرش قبيل سواحل المكسيك على المحيط الهادى وأثار خروج بروجيس منير برنامج بحث أسماك القرش في فلوريدا إلى أن ظاهرة لايننا التي تهيئ إلى امتداد إلى انخفاض درجات الحرارة أكثر من المعتاد في مياه المحيط الهادى قد انتقلت إلى المنطقة الواقعة بين اليابا اليابارة والفاقة قرب الشاطئ وكما انتقلت معها الأسماك ومقتل سموا

طبقاً لما ورد بالوكالة العربية السعودية وأوضح بروجيس أن هناك أكثر من سمكة قرش واحدة وراء هذه الهجمات مؤكداً أن هناك أسماك قرش من نوع قرش النور التي يجب أن يقضاها البشر لأنها تعيش قرب الشاطئ

ارتفاع درجة حرارة الصيف المقبل : قال جاريارد لابلانسي مني (الأمم المتحدة للمنظمة العالمية) (أن تكثر لايننا قد يمتد إلى فصل الصيف المقبل مما سييسر من خفض درجة الحرارة عالمياً بعمل جزء من الدرجة المئوية في الشتاء وارتفاعها صيفاً ويمنى هذا أن درجات الحرارة لم ترتفع منذ عام 1998 عندما

أدت للتنبؤ إلى رفع درجة الحرارة . ويرى قلل من العلماء في هذا التطور أن ارتفاع درجة حرارة الكوكب قد وصل إلى مءاء وان الأرض تبهرن على مقابقتها لظاهرة الاحتباس الحرارى إلا أن جاريارد يصر على أن للساعة ليست كذلك ويشير إلى أن درجات الحرارة في عام 1998 مازالت أعلى بكثير من معدلاتها في القرن العشرين

إنخفاض درجة حرارة الشتاء العالى :

أفاد عمر بدور المسؤول عن بيانات المناخ والرصد في المنظمة للأرصاد الجوية : يمكن أن تتوقع مع احتمال كبير أن هذه السنة أكثر برودة من السنوات الخمس الماضية وقال جون هاموند خبير الأرصاد الجوية في المركز بالأمم في بداية العام هناك كانت ظاهرة لايننا هذا كان له تأثير على خفض درجات الحرارة إلى حد ما أيضاً لكن في الواقع فإن ظاهرة لايننا تظهر دلائل تشير إلى التحرك صوب حالة أكثر اعتدالاً

شبح ظاهرة الاحتباس الحرارى :

الاحتباس الحرارى أو تكتيزات جسيمية وكبيرة على حيدتها وهذه التكتيزات لها أبعاد سياسية واقتصادية

فما هو الاحتباس الحرارى ؟

هو ارتفاع درجة حرارة الكرة الأرضية مما يتسبب في حدوث عدة تغيرات أبرزها (ذوبان الجليد/ارتفاع منسوب المياه/ تغير مواسم الأمطار/ القضاء على النباتات) وأهم سمات الاحتباس الحرارى هو احتباس الغازات الملوثة من المصانع لحرارة وجعل الكرة الأرضية أكثر خشونة فمثلاً غاز الميثان المحتبس بالجو يقوم برفع درجة حرارة الكرة الأرضية ويسبب ارتفاع درجة الحرارة بمرآة يتم ذوبان الثلج مما يؤدي إلى إطلاق غاز الميثان المحتبس داخل كبريستات الثلج ومن هنا يتم ارتفاع حرارة الكرة الأرضية أكثر والذي يساهم في انتشار حرائق الغابات حيث حرائق الغازات تطلق الكربون، والكربون يساهم في جندى في ارتفاع الحرارة

تقرب الأوبون أكثر التسامع هذا العام :

فادت وكالة الفضاء الاوروبى بأن العلماء توصلوا إلى خلاصة مفادها أن ثقب الأوزون في هذا العام أكبر مما كان عليه في السنة الماضية وإنما أصغر من حجم الثقب في عام 2006.

قرب النافذة من التغيرات المناخية وموقع علماء الطقس منه ذلك :

أصاب الناس قلق من تكتيزات احتمار الكرة الأرضية ومن حدوث الأعاصير في معظم دول العالم أكثر من قلقهم من الفيضانات الساحلية غير أن العلماء يوضحون بأن من الخطأ عندما تكثر الكرة الأرضية فإن الأعاصير أكثر حدوث وأكثر قوة حيث تزداد قوتها من مياه المحيطات الدافئة لكن وبينما يتسلك العديد من العلماء بهذا الرأي إلا أنه ليس هناك إجماع كبير عليه وذلك جزئياً بسبب الاختلافات حول عوامل أخرى والتي قد تدمل ضد حدوث العواصف القوية الملوثة فيقاروبهميشر وتشير رئيس المؤسسة العالمية بكتك بجمعة هذا الرأي

وعد إحتباسات وبماحقات وتلقت وأبحاث المجتمع العالم على ضرورة وجوه حل لهذه الأزمة قد توصلوا إلى الآتي :

إنشاء صندوق مالي لمكافحة التغيرات المناخية :

أفاد روبرت زويك رئيس البنك الدولي بأنه من المتوقع أن تنشأ دولة صناعية كبرى صندوقاً برأس مال يبلغ مئيرات المليارات في وقت لاحق من العام الحالي لمساعدة الدول النامية على خفض انبعاثات الغازات المسببة لارتفاع درجة الحرارة في العالم وأشار زويك إلى أنه من المرجح أن يتم وضع القممات الأخيرة للصندوق إنشاء قمة مجموعة الثماني التي ستعقد في جزيرة موكلبيك شمال اليابان.

تقديم وتأخير الساعة 60 دقيقة

فكرة بين القبول والرفض عمرها 224 عاماً!!

بقلم / ولاء حمزة

هناك جدول مستمر يتكرر مرتين سنوياً بين كثير من الناس وبالتحديد في آخر شهر إبريل وسبتمبر حيث يتم تقديم أو تأخير الساعة 60 دقيقة وكان صاحب هذه الفكرة هو المفكر الأمريكي "ينيامين فرانكلين" عام 1784 أي منذ 224 عاماً.

وكما نعلم أن هذا العام تم تغيير الساعة بالتوقيت الشتوى مبكراً نظراً لارتفاع من شهر رمضان الكريم هل من المعقول أن يتم على مر السنوات القادمة تغيير التوقيت أكثر من مرتين في السنة أم أنها فرصة للإنفاضة خاصة وأن هناك دعوة برلمانية تدعو لذلك فما هو جدوى هذا التغيير الذي يتم سنوياً وما هي قصته مع الإشارة إلى تأثير ذلك على الإنسان من الناحية الطبية والنفسية هذا ما سنتعرف عليه عزيزي القارئ عبر السطور القادمة...

كيف كانت الفكرة؟
طرح فكرة تقديم الزمن لمدة 60 دقيقة في فترة الصيف لأول مرة من خلال مقال للمفكر الأمريكي ينيامين فرانكلين عام 1784م خلال أقامته في باريس كمندوب الولايات المتحدة وذلك ضمن تقديمه لخطة إقتصادية وعندما خرج ذات يوم وتجهل في اللبنة على حصانه لاحظ أن الناس يخطون في نوم صيف بعد أكثر من ثلاث ساعات من طلوع الشمس فبدأ بالاستفادة من طول فترة النهار لزيادة الإنتاج وتغيير الحالة.
وبعد 123 عاماً أعيد طرح الفكرة عندما التقى المفكر مهندس إنجليزي اسمه ويليام ويليت وأصدر كتاباً بعنوان "الوقت في ضوء النهار" وعاطفه لتغيير التوقيت صيفاً وذلك سنة 1907 وفي العام التالي تقدمت الحكومة البريطانية للبرلمان بطلب الموافقة على التوقيت الصيفي فرفض البرلمان الاقتراح وسخر منه ثم أفسر الموافقة عليه بعد 9 سنوات أثناء الحرب العالمية الأولى لإدخال التوقيت الصيفي حين استنفذ لأول مرة سنة 1916 وكانت بريطانيا أول دولة تطبق التوقيت الصيفي وتلتها ألمانيا.
دول العالم وقصة تغيير التوقيت

هناك أكثر من 70 دولة على مستوى العالم تعمل بنظام التوقيت الصيفي هذا ما أشار إليه / محمد مصطفى بتعليق حول هذا الموضوع بجمعية الأخبار حيث تم الإشارة إلى أن من بين الدول التي تقوم بتطبيق هذا النظام الولايات المتحدة الأمريكية ومعظم دول أوروبا وأمريكا اللاتينية بينما هناك عدة دول أوقفت العمل بالتوقيت الصيفي بعد فترة من العمل به مثل الصين من 1986 حتى 1991م هناك دول لم يطبق التوقيت الصيفي بها أصلاً مثل اليابان والملكة العربية السعودية.

– ويتم تغيير الوقت في سوريا من 1 إبريل إلى 1 سبتمبر من كل عام وفي أوروبا وإفريقيا يتم تغيير الوقت صباح الأحد الأخير من مارس وينتهي في الأحد الأخير من سبتمبر.
– وفي عام 2005 أشار / محمد مصطفى إلى أن الرئيس الأمريكي جورج بوش وقع قرار مرسوم الطاقة يُلزمه بتغيير موعد بداية وإنهاء التوقيت الصيفي إيجاباً من سنة 2007 بحيث يبدأ التوقيت الصيفي في الأحد الثاني من مارس وينتهي في الأحد الأول من أكتوبر.
– أما في أستراليا فيكون إيجاباً التوقيت الصيفي فهو معاكس للتوقيت الصيفي من الكرة الأرضية حيث يتم الإنتهاء من التوقيت الصيفي صباح الأحد الأول من إبريل ويبدأ في الأحد الأخير من سبتمبر / نفس الأمر بالبنسبة للبرازيل حيث يتم معاكسة بداية وإنهاء التوقيت بالبنسبة للشمس والمالي وكان التغيير يكتفي في الأحد الثالث من الشهر.

– أما مصر فتعود الفكرة إلى 15 إبريل سنة 1941 عندما صدر الأمر العسكري بتقديم التوقيت 60 دقيقة في فترة الصيف وحتى 15 سبتمبر من نفس العام وذلك أثناء الحرب العالمية ثم ألغى بعد إنتهاء الحرب وأعيد العمل به سنة 1957 ثم ألغى في 1959 ثم أعيد 1982 ثم ألغى سنة 1985 ثم أعيد بالتقنين رقم 140 سنة 1988 وأدخل بالتقنين 14 لسنة 95 ولا يزال العمل به سارياً حتى الآن في انتظار إضمار آخر!

إلغاء تطبيق التوقيت تحت يمين البرلمان

نظراً لطول شهر رمضان المبارك من فصل الصيف فمن المنطوق أن يرتبط مع ذلك تغيير التوقيت 4 مرات في السنة الواحدة وفي شهر إبريل الماضي دارت مناقشات عديدة بمجلس الشعب بعد أن وافقت لجنة الاقتراحات على مشروع قانون إلغاء التوقيت الصيفي في قام كلا من نائب الحزب الوطني مصطفى البوارى والنائب المستقل جمال حنفي باقتراح إلغاء



من هنا وهناك

التكاتف لمواجهة آثار الأزمة

أكد الدكتور مصطفى جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية في اجتماعات لجنة الاستثمار العربية على حاجة الدول العربية لتكاتف من أجل مواجهة آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على اقتصاداتها، وأوضح أن العالم العربي الاستفادة من هذه الأزمة ومواجهتها إلى فرصة لتنمية الموارد العربية واستثمارها داخل العالم العربى بدلاً من استثمارها بالخارج.



زيادة الصادرات المصرية لفرنسا

أصدر مكتب التمثيل التجاري في باريس تقريره الذى أكد زيادة الصادرات المصرية السوق الفرنسية- حيث حققت زيادة كبيرة خلال التسلف الأول من العام الجارى بنسبة 25.3% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى، وبلغ أجمالي قيمة الصادرات المصرية إلى فرنسا حوالى 416.6 مليار يورو في حين بلغت قيمة الصادرات خلال نفس الفترة من عام 2007 حوالى 332.4 مليار يورو بزيادة مقدارها 84.2 مليون يورو.





من أقوال سقراط:

«من الضروري أن تتزوج .. فإذا كانت زوجة صالحة فغيب سعيداً .. وما إذا كانت زوجة سيئة فستصبح فيلسوفاً»

نصائح للمرأة 2008 لكدام إمامة

أسرار وفوائد المكسرات

عين الجمل:

- خالي من الكوليسترول، غني بالبيتاكاروتين
- يقلل الالتهاب القلبية، مفيد لضغط الدم والسكر
- يبالغ من التهابات
- البشيق:
- غني بالأحماض الدهنية
- له تأثير إيجابي للقلب والجهاز الهضمي
- مسئول عن تحسين البشرة وتقوية شعر الإنسان
- يساعد على تحسين كفاءة الأداء لدى الإنسان أي إكسابه حيوية أكثر

الكاداميا:

- يحتوي على أعلى نسبة من الأحماض الدهنية الغير مشبعة (خاليه من الكوليسترول) أكثر من أي نوع من أنواع المكسرات الأخرى
- البشيق:
- غني بالأحماض الدهنية الغير مشبعة والمعادن وفيتامين "ب"
- خالي من الكوليسترول

اللوز:

- يساعد على تقليل بعض الأمراض مثل ارتفاع الكوليسترول
- مرض العرق، التهاب المعدة ومرض السكر.
- يساعد على عملية التمثيل وتتميز الخليا وخاصة أثناء العمل
- يساعد في أداء وظائف العضلات والأعصاب بصورة أفضل

الكاجو:

- يتميز بأنه قليل الدهون والسكريات
- غني بالمعادن ويحتوي على كمية كبيرة من الماغنسيوم
- فوائد صبر القصب:
- لا تقتصر فوائد صبر القصب على أنه ينقي الجسم من السموم فقط
- إذا لم ينجح في تحقيقه على نسبة مركزة من سكر القصب الذي يواد خلطة حرارية إضافية للجسم
- قصب السكر غني بالسكروز ويؤيد معوية مفيدة للجسم
- يخفف من تجميد البشرة بالخلطة الحرارية الإضافية والتي تنشط وصول خلاصة العناصر الغذائية للجهاز الهضمي والمعدة

بعض العادات الصحية للحفاظ على البشرة:

- 1- تجنب التعرض لأشعة الشمس المباشرة واتركي البشرة تنفّس الهواء الصحي
- 2- اعملي عناية بالبشرة وكيفية التعامل معها
- 3- تحلي التحليل الذاتي للحالط على جمال البشرة
- 4- استعملي غراش وزيوت مناسبة لجسده أثناء النوم
- 5- تجنبى برامج الصبر القصبية وينضف قبل الوزن الطبيعي
- 6- يجب أن يكون غذائك مغذي ومتكامل وأبشري قدر كافي من الماء
- 7- تطبي بعض تمرينات الاسترخاء حتى تتخلص بها من آثار الضغوط النفسية والإجهاد البدني

نصائح هامة لمطبخك:

- 1- اختاري صلاحية البيض يوم .. فإذا أحدث فوراً فإنه يكون صالحاً إما إذا لم يحدث دليل يمكن إك إفساد قليل منه إلى الماء .. فإذا أحدث فوراً فإنه يكون صالحاً
 - 2- لتطهير قشور البيض للتأكد من النقا
 - 3- يتم إضافة قليل من الخل على شرائح اليفتيك وتركها لمدة ساعات قبل القيام بعملية الطهي
 - 4- أفضل طريقة لزج قشر القوم هي وضعه في ماء بارد قبل التقشير
 - 4- إطفاء قشر اللحم في الوقت المناسب
- يفضل إضافة ملح الطعام قبل نهاية عملية الطهي بقليل لأن ذلك من شأنه أن يساعد على إختصار وقت الطهي والحفاظ على القيمة الغذائية للطعام.

درس في الالتزام:

كان غداً محزون على أبو عبد رجب الإترام ولا يسمح لأحد محزون صلاته الأسرى إن جاء صديراً منها كنت .. حة صدقته به وفي إحدى المرات نصص به أحد .. دابة النفس واستبشره في حضور حليسات تصالون وكش لثابت في سجن .. قلقة بغداً رسماً في ضروره إترام بالمواضع وأوقعه سابع طوال جسمه الصالون.

من عالم الحيوان:

ريجيم قاس للذلافين باليابان

أقررت حديقة يابانية على البحر عمل ريجيم لجميع الذلافين الموجودة بها .. اكتشف مسئول الحديقة أن الذلافين التسعة عشر الموجودة بها أصيبت بالسمنة وأصبحت لها كروشي جعلتها لا تستطيع أداء عروضاها برفاهة فقررنا إخضاعها لريجيم قاس يشمل تناول سبت أبيض وما كارتل قليل السرعات بالإضافة إلى أداء بعض التمرينات.

حالة فريدة من نوعها في العالم

في واقعها بادرة لا تسمح لثلاثة أسرارة الروية عيب الأ ثلاثة م فقط خلال الأسبوع قات سنة 21 عاماً إنه يعاني من هذه الحالة عندما كانت في السبعة عشرة من عمره مشيرة إلى أن لمر .. تكراً بها أن حياء فريدة من نوعها في عالم وفات (استيقظت د يوم قبل إحصار اللغة الإنجليزية في لرسه لدمتي لا سمع من صبح عسا) وأشار لروفيوس حسبي المنصحين في عصب اعين إلى أن هذه حدة فريدة لا يوجد لها شجيش حتى الآن

الحوابل ومرضى السرطان:

كشفت أحدث الأبحاث الطبية الحديثة النقاب عن أن الأطفال والشباب الذين اعتادوا التحدث في المحمول أكثر عرضة بنحو خمسة أضعاف للإصابة بسرطان المخ مقارنة الأطفال في الماضي بسبب زيادة التعرض لوجات طاقة كهرو مغناطيسية عالية.

كلمات لها معنى:

- لا تنظر إلى الماضي .. وأفتح قلبك للحياة
- اكتساب الصديق أخفى من جنى المال
- اسعد من حوك .. ستعشر بالسعادة

من عالم الكمبيوتر والانترنت:

أصبح بإمكان محبي الأسماك وصوت البحر الإستمتاع به فهناك حوض مصغر يعمل على USB يتم إضاهة بجهاز كمبيوتر لتشغيل الموسيقى وهو يحتوي على أسماك ليست حقيقية تسبح في الماء كما توجد إضاءة بلون الينابيع سوف يضيف بعض الحيوية والاستقرار والأرحة للشاشة وبما أن هذا الحوض مزيف فلا حاجة إلى تشغيل الحوض كل شهر كل ما عليك فعله إضاهة في منفذ USB لكي يعمل.

إسلاميات:

- كان سلفنا الصالح يدعون الله ستة أشهر أن يتقبل رمضان منهم ثم يدعون ستة أشهر أن يفلهم رمضان فنكون سنتم كلها في نكر هذا الشهر ..
- عن أبي هريرة أن النبي (صلى الله عليه وسلم) قال : (ألا أدلكم على ما يعجز الله به الضحايا ويرفع به الدرجات) قالوا بلى يا رسول الله قال : (أصباح الوبوء على المكاره وكثرة الخطا إلى المساجد وانتظار الصلاة بعد الصلاة فذلكم الرباط فذلكم الرباط فذلكم الرباط) صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.

حكمة العدد:

(عزى القارئ):

الفضل ليس نهاية الطريق .. أجعله دافعاً لنجاح

شركة التوريدات والاسكان البحرية من دول The Egyptian Marine Supply Corporation

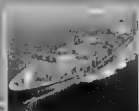


م.م. عبد الحليم محمد



مستلزمات السفن

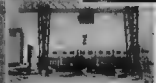
مستلزمات السفن



مستلزمات السفن

مستلزمات السفن

مستلزمات السفن



Website: www.mesupco.eg.net

E-mail: mesupco@arm.mil.eg



الشركة القابضة للتجارة الخارجية
شركة المستودعات العامة
 شركة ذات نظام مساهمة مصرية
 مسجلة لدى وزارة التجارة
 رقم ١٩٥٣

الرؤساء: محمد زكي محمد

الشركة عضو في اتحادات لتوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية:

General Egyptian Warehouse Company



الأنشطة الشركة

التخزين الجمركي - النقل

تخليص جمركي - التخليص الجمركي

مواقع عمل الشركة

إلى : الاسكندرية - الدخيلة - دمياط

السويس - الادبية - سفاجا - مرسى نوبع

المستودع المركزي في المنطقة الاقتصادية

(مساحة ٥٠ فدان - بالاسكندرية)

- عمالة مدنية

- تجهيزات على أعلى مستوى

- تأمين كامل ضد مخاطر السرقة

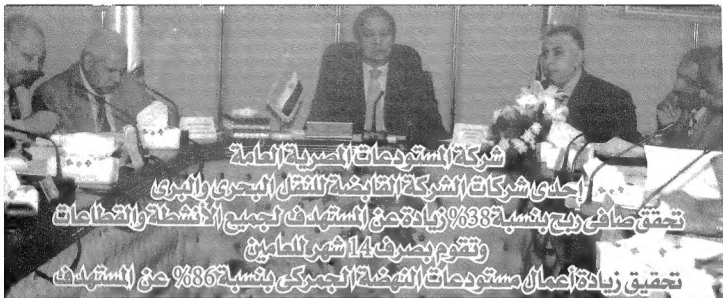
www.egywarehouse.com

Email: marketing@egywarehouse.com - egywarehouse@tedata.net.eg

للاستفسار يرجى الاتصال على: ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤

تلفون: ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤ - ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤

تلفون: ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤ - ٠٢/٤٨٩٦٥٤٤



شركة استودعات الإسكندرية العامة أحدى شركات الشركة العامة للنقل البحرى والبحرى تحقق صافي ربح بنسبة 38% وزيادة حق المساهمين لجميع المساهمين وتتقدم بصرف 14 شهرًا للمالين تحقيق زيادة أعمال مستودعات الشركة البحرى بنسبة 86% حق المساهمين



عن العام السابق،
كانت الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية
العامة قد أضافت بمجهيزات الشركة في زيادة الأنشطة
والأرباح وقطاعية الأداء في كافة القطاعات بالشركة بما
فيها مستودعات النهضة البحرى والمركبى والذى تم تحقيق زيادة
أعمال بنسبة 86% عن المستهدف والذى سبق أن قاربت
نسبة لشغل التخزينية 100% في كثير من الأحيان.

كما أضافت الجمعية العمومية بارتفاع إيرادات النقل والخدمات اللوجستية بزيادة
98% عن العام السابق كما أضافت بقيام شركة المستودعات المصرية العامة
بتشغيل الخطوط الإكزوتية المتكاملة وربط أقسام الشركة الداخلية بها وكذلك
ربطها بمواقع الشركة الخارجية والمراكز الإكزوتية بهيئة ميناء الإسكندرية ومن
خلال تطبيقات متعددة من ميناء الإسكندرية وانعكاس ذلك إيجابياً على توفير
قاعدة متكاملة للمعلومات وتيسير الخدمات وسرعة الأداء المتعاملين.

- التزام واستقرار

كما قامت شركة المستودعات المصرية العامة بسداد حصة هيئة الموانئ بالكامل
عن العام المالى 2006/2007 بزيادة حوالى 25% عن العام السابق وهذا
الالتزام وزيادة معدل التوريد يمثل الاستقرار المالى للشركة بصورة إيجابية من
دعم الشركة إقتصاديات النقل البحرى والإقتصاد القومى ومواكبة لخطوة وزارة
النقل في تطوير الموانئ البحرية وكذلك في مجالات الخدمات التخزينية وأعمال
النقل واللوجستيات.

وأضافت الجمعية العمومية بسداد الشركة لجميع التزاماتها المتعددة وبخاصة في
مجال تسديد حصة الضرائب بالكامل في مجال شرائب شركات الأموال وخبرات
الدعم وكذلك التأمينات الإجتماعية العاملين بالشركة فضلاً عما تقدمه من
خدمات إجتماعية وعلاج وسائل مواصلات وحلات ترفيهية.



عقدت الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة
برنامجاً للقاء اللواء بحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحرى والبحرى وحضور اللواء
بحرى محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
لشركة المستودعات المصرية العامة جميع أعضاء الجمعية
حيث تم استعراض ومناقشة نتائج وأنشطة الشركة في
عامها المالى.

وقد سجلت الأرقام التى تم استعراضها النتائج الباهرة
لأعمال الشركة وهو ما يدل على ما تم تحقيقه من إنجازات
متعددة في كافة القطاعات فقد تحققت زيادة صافى الربح بنسبة 38% عن المستهدف
علوة على أن جميع الأنشطة الموجودة بالشركة من أعمال تخزين وخدمات نقل
ولوجيستيات وغيرها قد زادت أرباحها في ضوء المؤشر العام للزيادة.
وعقب انتهاء الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة إدارة الشركة بصرف
الأرباح السنوية للعاملين بما قيمته 14 شهراً عن السنة المالية المنتهية في 30/6/2007
وقد حرصت الإدارة على أن يتم الصرف قبل عطلة عيد الفطر المبارك.

- التفصيل .. بمجموع العاملين
أكد اللواء محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات
المصرية العامة أن كل تقدم وزيادة ونجاح هو تحقيق هو بفضل جموع العاملين بالشركة
وتفانيهم في تطبيق منظومة الأداء التى تم وضعها فضلاً وهو الأهم ما يميز ذلك
من روح العمل الجماعى التى تربطهم وانعكاس ذلك على مؤشرات الأرباح والتقدم
السنوى المستمر في الزيادة عن المستهدف.

وقال أن الواجب يفرض أيضاً الإشادة بالمجتهدين للواء توفيق أبو جندية
رئيس هيئة ميناء الإسكندرية مع شركة المستودعات المصرية العامة في سبيل إرتقاء
وتيسير الخدمات للمتنزهة لأشغالهم من أعمال تخزين وتقديم خدمات لوجستية لجميع
العاملين بهيئة الميناء وهو ما انعكس أيضاً في زيادة أرباح هيئة الميناء بنسبة 35%

خطوط هيونداى تدخل ميناء الإسكندرية و خدمة جديدة لموانئ العقبة والحديدة



وقد صرح القاضى أن الخط قد أقر التوسع في تقديم
خدمات في مصر على خلفية النمو الإقتصادي في البلاد
والتطور السريع في الموانئ ومسلات تداول الحاويات
وأضاف السيد تشيزونف مدير الخط في مصر أن
خطوط هيونداى تنوى التوسع في تقديم خدماتها في
مصر كما يتبين ذلك بتوفير الحاويات للفرقة الأولى
للتصدير بانتابها بالإسكندرية وميناء بورسعيد
ومنطقة القاهرة الكبرى

إستكمالاً للمسيرة الناجحة لخطوط هيونداى في مصر بدأ الخط في خدمة ميناء
الإسكندرية بصفة منتظمة وذلك بعد أن تعاقدت مع شركة الإسكندرية لتداول الحاويات
وقد إستقر الرأي على دخول بصفة ميناء الإسكندرية من خلال أبحار أسبوعى من
موانئ الشرق الاقصى والصين والبحر للتحسين والبحرى الأسود باستخدام ميناء
دمياط كميناء محوري وذلك عن طريق خدمة MED , EBX , MEX
وأقام القاضى محنت القاضى نائب رئيس مجلس ادارته شركة كامارو للملاحة البوكال
العام لخطوط هيونداى بمصر أن الخط قد بدأ في خدمة كل من ميناء العقبة بالأردن
والحديدة باليمن من خلال أبحار أسبوعى من ميناء دمياط وهى موانئ هامة جداً من
شأنها أن تساهم في تفعيل اتفاقية التجارة العربية الحرة



الجنرال مدير عام
هونداى

هـل نلتقـى انتر ناسيونال

تهنئة من القلب

وداد شلبي

وكيل لجنة النقل والمواصلات

وعضو مجلس الشعب السابق

تتقدم بخاصة التهنئة

إلى الأستاذة الدكتور

مؤمنة كامل

بثقة الرئيس القائد الزعيم

محمد حسنى مبارك

باختيارها

أميناً عاماً للحزب الوطنى لحافظة 6 أكتوبر

تتويجا لتاريخها وعطاها

الوطنى والسياسى والاجتماعى

وهو ثمرة جهد المجلس القومى للمرأة الذى تقوده

السيدة العظيمة .. سيدة العطاء الإنسانى

(السيدة الفاضلة سوزان مبارك)

وهو انتصار للمرأة المصرية

داعية الله أن يوفق سيادتها لخدمة الوطن

نموذجاً مشرفاً للمرأة المصرية فى جميع المواقع

تهنئة قلبية من الأستاذ هيثم رضوان
إلى المقدم إيهاب فتحى عبد الله
بمناسبة ترفيقه مع التمنيات بدوام
الترقى والتجاح



تهنئة قلبية من الأخ محمد عبد العرويين
محمود عبد واسماء أحمد السويى



العروس / إيمان صبحي
العريس / محمد عبد جاسر
ألف مبارك للعرويين



تهنئة قلبية للعرويين الخطوبة السعيدة
العروس / أسماء صابر
العريس / محمد عبد القادر



قطاع النلق البحرى بنى الزميل
صابر محمد موسى وتررسه شروق صالح
بمناسبة الخطوبة السعيدة

عيد ميلاد سعيد



تحت رعاية المهندس/ محمد فرج عامر رئيس مجلس إدارة نادى سموحة وعضو مجلس
الشورى سافر نادى سموحة للمنافسة فى بطولة كأس إيمالا بمدينة ستاراجورا
ببلغاريا وبطولة هارموني الدولية بمدينة بازاجيك ببلغاريا الفترة من 26 إلى 10/6
وفازت البطولات فائزة خميس - فريدة هانى - لولى محمد سليم بالمرکز الأولى واللجنة
مبار مصطفى بالمرکز الثانى ومريم جورج بالمرکز الرابع
الجهاز الفنى/ شيرين كرم مدير فنى - د/ أحمد كرم مدرب أعمالى كرم مدرب عام
- ماعينور رفعت - سارة أحمد مدربتان



يتجده الزلاء
بمجموعة أميرال إلى الزميل
عادل عزيز بعباده الأول ميتا



شهد ويوسف محمد



مصطفى يحيى بسنولى



ملك إبراهيم صالح



أحمد إبراهيم صالح

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

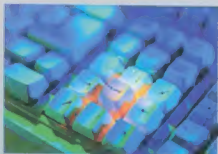
Customer Service 203 4884008



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER